

AVANT-PROPOS

Ce Manuel d'entretien Arctic Cat comprend de l'information sur la révision, l'entretien et le dépannage des certains modèles de VTT Arctic Cat 2011 (voyez le couvercle). Ensemble, ce manuel sont conçus pour faciliter le travail du personnel d'entretien.

Arctic Cat offre des publications additionnelles (lorsqu'elles sont disponibles) pour aider à faire la révision d'autres modèles de VTT. Pour réviser les modèles qui ne sont pas inclus dans ce manuel, veuillez vous référer aux publications suivantes:

- **2011 Manuel d'entretien de Y-12+**
- **2011 Manuel d'entretien de T-14**
- **2011 Manuel d'entretien de 300DVX/Utility**
- **2011 Manuel d'entretien de 366**
- **2011 Manuel d'entretien de 700 Diesel**

Ce manuel est divisé en sections. Chaque section porte sur un composant ou un système spécifique du VTT et comprend, en plus des procédures de révision standard, des instructions relatives au désassemblage, à l'inspection et à l'assemblage. Lors de l'utilisation de ce manuel comme guide, le technicien devra faire preuve de discernement afin de déterminer le niveau de désassemblage requis pour corriger une situation donnée.

Le technicien de révision doit étudier ce manuel avec attention afin de se familiariser avec le fonctionnement et la construction de chaque composant ou système en étudiant avec soin le manuel. Ce manuel aidera le technicien à mieux connaître et à effectuer les procédures de révision avec efficacité. Non seulement une telle efficacité contribue à hausser la confiance des consommateurs mais elle permet également de gagner du temps et de réduire les efforts de révision.

Toutes les publications et les autocollants de Arctic Cat portent les mots Avertissement, Attention, Remarque et À ce stade afin d'attirer l'attention sur des données importantes. Le symbole  **AVERTISSEMENT** identifie l'information relative à la sécurité personnelle. Assurez-vous de suivre la directive puisque celle-ci traite de la possibilité de blessures graves ou même de décès. Une **ATTENTION** identifie des pratiques non sécuritaires qui peuvent être la cause de dommages au VTT. Suivez la directive puisque celle-ci traite de dommages possibles aux composants du VTT. Le symbole  **REMARQUE:** identifie l'information supplémentaire qui mérite une attention particulière. Enfin, le symbole  **À CE STADE** souligne, à l'intention du technicien, certaines procédures spécifiques à même de favoriser l'efficacité et d'augmenter la clarté.

Au moment d'aller sous presse, toute l'information, les photographies et les illustrations étaient correctes sur le plan technique. Certaines des photographies qui figurent dans ce manuel sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas conçues pour illustrer des conditions réelles. Puisque Arctic Cat procède constamment au perfectionnement et à l'amélioration de ses produits, aucune obligation rétroactive n'est engagée.

Tous les produits et spécifications peuvent être modifiés sans préavis.

Gardez ce manuel à la portée de la main dans l'atelier à titre d'ouvrage de référence.

**Service technique et
de garantie des produits
Arctic Cat Inc.**

TABLE DES MATIÈRES

**Manuel
d'entretien**

REMARQUE: Pour naviguer dans ce manuel, utilisez les touches PAGE ARRIÈRE/PAGE AVANT sur le clavier, cliquez sur les signets de la Table de matières du côté gauche de l'écran ou cliquez sur le texte en bleu ci-dessous. Pour revenir à cette page, cliquez sur la touche «Table des matières du manuel» au bas de chaque page.

- | | |
|---|----------|
| 1. Information générale/specifications | 1 |
| 2. Mise au point périodique | 2 |
| 3. Moteur/transmission | 3 |
| 4. Carburant/lubrification/refroidissement | 4 |
| 5. Système électrique | 5 |
| 6. Système d' entraînement | 6 |
| 7. Suspension | 7 |
| 8. Direction/châssis | 8 |
| 9. Commandes/voyants indicateurs | 9 |

SECTION 1 – INFORMATION GÉNÉRALE/SPÉCIFICATIONS

1

TABLE DES MATIÈRES

Spécifications générales	1-2
Spécifications de couple de serrage	1-2
Conversions de couple de serrage (lb-pi/N-m).....	1-5
Couple de serrage (boulons générales)	1-5
Procédure de rodage	1-6
Essence – huile – lubrifiant	1-6
Pièces d'origine	1-7
Préparation pour l'entreposage	1-7
Préparation suivant l'entreposage.....	1-7

Spécifications générales

450	
CHÂSSIS	
Type de freins	Hydrauliques avec verrou de levier de frein et frein auxiliaire
Taille des pneus	Avant – 25 x 8-12 Arrière – 25 x 10-12
Pression de gonflage des pneus	0,35 kg/cm ² (5 psi)
DIVERS	
Capacité du réservoir d'essence	21,6 L (5,7 gal. U.S.) - FIS 20,0 L (5,3 gal. U.S.) - TRV
Capacité de réfrigérant	2,9 L (3,0 qt U.S.)
Capacité de l' entraînement arrière	250 mL (8,5 oz)*
Capacité du différentiel avant	275 mL (9,3 oz)**
Capacité d'huile à moteur	2,50 L (2,6 qt U.S.) - changer 2,85 L (3,0 qt U.S.) - réviser
Essence (recommandée)	Indice d'octane 87, ordinaire, sans plomb
Huile à moteur (recommandée)	Tout temps ACX Arctic Cat (Synthétique)
Lubrifiant du différentiel/de l' entraînement arrière	Approuvé SAE 80W-90 hypoïde
Largeur de la courroie d'embrayage (minimum)	28,5 mm (1,12 po)
Liquide de frein	DOT 4
Feu arrière/feu d'arrêt	12 V/8 W/27 W
Phare	12 V/37 W (2)
550/650/700	
CHÂSSIS	
Type de freins	Hydrauliques avec verrou de levier de frein et frein auxiliaire
Taille des pneus	Avant – 25 x 8-12 Arrière – 25 x 10-12 (650 Mud Pro) Avant – 28 x 9-14 (650 Mud Pro) Arrière – 28 x 9-14 (700 Mud Pro) Avant – 28 x 9-14 (700 Mud Pro) Arrière – 28 x 11-14
Pression de gonflage des pneus	0,35 kg/cm ² (5 psi)
DIVERS	
Capacité du réservoir d'essence	21,6 L (5,7 gal. U.S.) - FIS 21,9 L (5,8 gal. U.S.) - TBX 20,0 L (5,3 gal. U.S.) - TRV/Cruiser
Capacité de réfrigérant	2,9 L (3,0 qt U.S.)
Capacité de différentiel	275 mL (9,3 oz)*
Capacité de l' entraînement arrière	250 mL (8,5 oz)**
Capacité d'huile à moteur	2,5 L (2,6 qt U.S.) - réviser 1,9 L (2,0 qt U.S.) - changer
Essence (recommandée)	Indice d'octane 87, ordinaire, sans plomb
Huile à moteur (recommandée)	Tout temps ACX Arctic Cat (Synthétique)
Lubrifiant du différentiel/de l' entraînement arrière	Approuvé SAE 80W-90 hypoïde
Largeur de la courroie d'embrayage (minimum)	35,6 mm (1,40 po)
Liquide de frein	DOT 4
Feu arrière/feu d'arrêt	12 V/8 W/27 W
Phare	12 V/27 W (2)

1000	
CHÂSSIS	
Type de freins	Hydrauliques avec verrou de levier de frein et frein auxiliaire
Taille des pneus	Avant – 26 x 9-12 Arrière – 26 x 11-12 (Mud Pro) Avant – 28 x 9-14 (Mud Pro) Arrière – 28 x 11-14 (Cruiser) Avant – 25 x 8-12 (Cruiser) Arrière – 25 x 10-12
Pression de gonflage des pneus	0,35 kg/cm ² (5 psi)
DIVERS	
Capacité du réservoir d'essence	21,6 L (5,7 gal. U.S.) - FIS 20,0 L (5,3 gal. U.S.) - Cruiser/TRV
Capacité de réfrigérant	3,3 L (3,5 qt U.S.)
Capacité de différentiel	275 mL (9,3 oz)*
Capacité de l' entraînement arrière	250 mL (8,5 oz)**
Capacité d'huile à moteur	2,6 L (2,75 qt U.S.) - Réviser 2,1 L (2,25 qt U.S.) - Changer
Essence (recommandée)	Indice d'octane 87, ordinaire, sans plomb
Huile à moteur (recommandée)	Tout temps ACX Arctic Cat (Synthétique)
Lubrifiant du différentiel/avant de l' entraînement arrière	Approuvé SAE 80W-90 hypoïde
Largeur de la courroie d'embrayage (minimum)	35,6 mm (1,40 po)
Liquide de frein	DOT 4
Feu arrière/feu d'arrêt	12 V/8 W/27 W
Phare	12 V/27 W (2)

Spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

* 2,5 cm (1 po) au-dessous du filetage du bouchon.

** Au niveau du filetage du bouchon.

Spécifications de couple de serrage

COMPOSANTS DE L'ÉCHAPPEMENT			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N·m
Tuyau d'échappement	Moteur	20	27
Pare-étincelles	Silencieux	48 lb-po	5,5
COMPOSANTS ÉLECTRIQUES			
Vis à capuchon de terre du moteur/harnais	Carter moteur	8	11
Bobine (650)*	Châssis	12	16
Bobine (EFI)	Logement de filtre à air	7	10
COMPOSANTS DU CHÂSSIS			
Repose-pied	Châssis (8 mm)	20	27
Repose-pied	Châssis (10 mm)	40	54
COMPOSANTS DES FREINS			
Disque de frein*	Moyeu	15	20
Tuyau de frein	Étrier	20	27
Tuyau de frein	Maître-cylindre	20	27
Tuyau de frein	Cylindre de frein auxiliaire	20	27
Maître-cylindre (arrière)	Châssis	12	16
Étrier hydraulique	Genouillère (avec «Patch-Lock»)	20	27
Collier de maître-cylindre	Maître-cylindre	6	8
Pédale du frein	Essieu de pédale de frein	25	34

COMPOSANTS DE LA DIRECTION			
Pièce	Boulonnée à	Couple lb-pi N-m	
Logement de roulement de colonne de direction	Châssis	20	27
Épaulement de roulement de colonne de direction	Châssis	20	27
Vis à rondelle de roulement de direction inférieur***	Colonne de direction	40	54
Extrémité de barre d'accouplement	Genouillère/colonne de direction	30	41
COMPOSANTS DE LA SUSPENSION (avant)			
Bras en «A»	Châssis	50	68
Genouillère	Joint à rotule	35	47
Amortisseur	Châssis/bras en «A» supérieur	50	68
Genouillère	Bras en «A»	50	68
COMPOSANTS DE LA SUSPENSION (arrière)			
Amortisseur (supérieure)	Châssis	50	68
Amortisseur (inférieure)	Bras en «A» inférieure	20	27
Bras en «A»	Châssis	50	68
Genouillère	Bras en «A»	35	47
Genouillère (H2)	Bras en «A»	50	68
COMPOSANTS DE LA TRANSMISSION (450)			
Boulon traversant de montage du moteur	Châssis	35	47
Différentiel avant	Châssis/support de différentiel	38	52
Bride de puissance	Joint de puissance de bride arrière	20	27
Logement du pignon	Logement de différentiel	23	31
Couvercle de logement de différentiel***	Logement de différentiel	23	31
Écrou d'engrenage conique moteur**	Arbre	72	98
Écrou de moyeu	Arbre/essieu (max.)	200	272
Collet de braquage	Logement de différentiel	125	169
Bouchon de vidange d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	45 lb-po	5
Bouchon de remplissage d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	16	22
Bouchon de vidange d'huile	Moteur	16	22
Roue	Moyeu	40	54
Arbre d'entrée/logement de l'entraînement arrière	Carter d'engrenage arrière	23	31
Carter d'engrenage d'entraînement arrière	Châssis	38	52
Arbre de sortie du moteur**	Bride d'entrée d'engrenage mené	20	27

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

COMPOSANTS DE LA TRANSMISSION (550/650/700)			
Pièce	Boulonnée à	Couple lb-pi N-m	
Boulon traversant de montage du moteur	Châssis	40	54
Moteur (TRV)	Berceau moteur	40	54
Berceau moteur (TRV)**	Montage en caoutchouc	25	34
Montage en caoutchouc (TRV)	Support de châssis	35	47
Différentiel avant*	Châssis/support de différentiel	38	52
Bride de puissance	Joint de puissance de bride arrière	20	27
Logement du pignon	Logement de différentiel	23	31
Couvercle de logement de différentiel***	Logement de différentiel	23	31
Écrou d'engrenage conique moteur***	Arbre	72	98
Engrenage de différentiel***	Moyeu	19	26
Collet de braquage	Logement de différentiel	125	169
Écrou de moyeu	Arbre/essieu (max.)	200	272
Bouchon de vidange d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	45 lb-po	5
Bouchon de remplissage d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	16	22
Bouchon de vidange d'huile	Moteur	16	22
Roue	Moyeu	40	54
Arbre d'entrée/logement de l'entraînement arrière	Carter d'engrenage arrière	23	31
Carter d'engrenage d'entraînement arrière	Châssis	38	52
Arbre de sortie du moteur**	Bride d'entrée d'engrenage mené	20	27
COMPOSANTS DE LA TRANSMISSION (1000)			
Boulon traversant de montage du moteur (arrière)	Châssis	45	61
Différentiel avant	Châssis/support de différentiel	38	52
Carter d'engrenage arrière	Châssis	38	52
Logement du pignon	Logement de différentiel	23	31
Couvercle de logement de différentiel***	Logement de différentiel	23	31
Collet de braquage	Logement de différentiel	125	169
Écrou de moyeu	Arbre/essieu (max.)	200	272
Bouchon de vidange d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	45 lb-po	5
Bouchon de remplissage d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	16	22
Bouchon de vidange d'huile	Moteur	16	22
Roue	Moyeu	40	54
Arbre d'entrée/logement de l'entraînement arrière	Carter d'engrenage arrière	23	31
Flasque d'entraînement de sortie	Flasque de l'arbre de transmission	20	27
Arbre de sortie de moteur**	Bride d'entrée d'engrenage mené	20	27
Arrêt de came de levier de marche	Arrêt de levier de marche	8	11
Plaque de came d'arrêt	Arbre de came de levier de marche	8	11
Logement de levier de marche	Carter moteur	8	11

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

****avec Scellant à trois liants

MOTEUR/TRANSMISSION (450)			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N·m
Masselotte d'embrayage**	Vilebrequin	147	199
Ensemble de logement/couvercle d'embrayage	Carter moteur	8	11
Couvercle gauche	Carter moteur	8	11
Moitié du carter moteur (6 mm)	Moitié du carter moteur	10	13,5
Moitié du carter moteur (8 mm)	Moitié du carter moteur	21	28
Écrou de cylindre	Moitié du carter moteur	8	11
Culasse (vis à capuchon)	Carter moteur	28	38
Culasse (écrou)	Cylindre	20	27
Couvercle de soupape****	Culasse	8	11
Engrenage d'entraînement de la pompe à huile**	Vilebrequin	63	86
Écrou - poulie menée**	Arbre de transmission	147	199
Câble de mise à la masse	Moteur	8	11
Écrou d'arbre de sortie	Arbre secondaire	59	80
Écrou de magnéto rotor	Vilebrequin	107	146
Pignon denté à cames**	Arbre à cames	11	15
Guide de tenadeur de chaîne à came	Cylindre	11	15
Moteur de démarreur	Carter moteur	8	11
Couvercle de la courroie trapézoïdale	Carter moteur	8	11
Contre-écrou de réglage de soupape	Régleur de soupape	7	9,5
Connecteur d'huile	Moteur	8	11
Pompe à huile**	Carter moteur	8	11
Couvercle de pousoir	Couvercle de soupape	8	11
Tendeur de chaîne de came	Cylindre	10	13,5
Couvercle de magnéto	Carter moteur	8	11
Rear Driveline	Flasque d'entraînement de sortie	20	27
Écrou de plateau d'entraînement mobile**	Arbre d'embrayage	147	199
Logement/couvercle de pompe à eau	Couvercle de magnéto	8	11
Engrenage de pompe à eau	Vilebrequin	28	38

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

**** avec Scellant à trois liants

MOTEUR/TRANSMISSION (550/650/700)			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N·m
Épaisseur de vilebrequin	Vilebrequin	25	34
Logement de capteur de vitesse	Vilebrequin	8	11
Masselotte d'embrayage**	Vilebrequin	221	300
Ensemble de logement/couvercle d'embrayage	Carter moteur	8	11
Moitié du carter moteur (6 mm)	Moitié du carter moteur	8	11
Moitié du carter moteur (8 mm)	Moitié du carter moteur	20	27
Culasse (vis à capuchon)	Carter moteur	40	54
Écrou de culasse (6 mm)	Cylindre	8	11
Écrou de culasse (8 mm)	Cylindre	18	24
Couvercle de soupape****	Culasse	8,5	11,5
Écrou - poulie menée	Plateau d'entraînement fixe	80	108
Fil de mise à la masse	Moteur	8	11
Couvercle du magnéto	Carter moteur	8	11
Engrenage d'entraînement de la pompe à huile**	Arbre d'équilibrage du vilebrequin	63	85
Écrou d'arbre de sortie	Arbre	59	80
Couvercle de magnéto externe	Couvercle gauche	6	8
Écrou de magnéto rotor	Vilebrequin	107	145
Pignon denté à cames**	Arbre à cames	10	13,5
Moteur de démarreur	Carter moteur	8	11
Couvercle de la courroie trapézoïdale	Arbre d'embrayage	8	11
Écrou de poulie d'embrayage**	Arbre d'embrayage	165	224
Écrou de plateau d'entraînement mobile**	Arbre d'embrayage	165	224
Écrou de chape de sortie	Arbre de sortie mené	74	100
Logement de roulement de l'arbre secondaire	Moitié de carter moteur	28	38

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

**** avec Scellant à trois liants

MOTEUR/TRANSMISSION (1000)			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N-m
Masselotte d'embrayage**	Vilebrequin	221	300
Ensemble de logement/ couvercle d'embrayage	Carter moteur	8	11
Moitié du carter moteur	Moitié du carter moteur	8	11
Couvercle inférieur du carter moteur (6 mm)	Carter moteur	8	11
Couvercle inférieur du carter moteur (8 mm)	Carter moteur	20	27
Culasse (vis à capuchon)	Carter moteur	37	50
Culasse (6 mm)	Cylindre	8	11
Culasse (8 mm)	Cylindre	18	24
Couvercle de culasse	Culasse	8,5	11,5
Écrou - poule menée**	Plateau d'entraînement fixe	80	108
Fil de mise à la masse	Moteur	8	11
Couvercle de magnéto	Carter moteur	8	11
Couvercle de remplissage d'huile	Carter moteur	8	11
Logement de capteur de vitesse	Carter moteur	8	11
Moteur de démarreur	Carter moteur	8	11
Logement de courroie trapézoïdale	Carter moteur	8	11
Tubulure d'admission	Cylindre	8	11
Écrou de chape d'arbre de puissance	Arbre de puissance	59	80
Écrou de rotor/volant	Vilebrequin	107	145
Pignon denté à cames**	Arbre à cames	10	13,5
Couvercle de la courroie trapézoïdale	Arbre d'embrayage	8	11
Écrou de plateau d'entraînement mobile**	Arbre d'embrayage	165	224
Couvercle de pompe à huile*	Carter moteur	8	11
Capuchon de la crépine	Carter moteur	8	11
Butoir de came de changement de vitesse	Carter moteur	8	11
Ressort de butoir de came de changement de vitesse	Butoir de came de changement de vitesse	8	11
Plaque de came de marche	Arbre de came	8	11
Logement du sélecteur de vitesses	Carter moteur	8	11
Écrou d'engrenage d'entraînement secondaire	Arbre de transmission	74	100
Écrou joug de sortie	Arbre de sortie	74	100

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

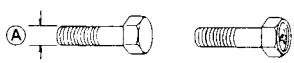
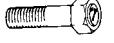
*** avec Loctite vert n° 609

**** avec Scellant à trois liants

Conversions de couple de serrage (lb-pi/N-m)

lb-pi	N-m	lb-pi	N-m	lb-pi	N-m	lb-pi	N-m
1	1,4	26	35,4	51	69,4	76	103,4
2	2,7	27	36,7	52	70,7	77	104,7
3	4,1	28	38,1	53	72,1	78	106,1
4	5,4	29	39,4	54	73,4	79	107,4
5	6,8	30	40,8	55	74,8	80	108,8
6	8,2	31	42,2	56	76,2	81	110,2
7	9,5	32	43,5	57	77,5	82	111,5
8	10,9	33	44,9	58	78,9	83	112,9
9	12,2	34	46,2	59	80,2	84	114,2
10	13,6	35	47,6	60	81,6	85	115,6
11	15	36	49	61	83	86	117
12	16,3	37	50,3	62	84,3	87	118,3
13	17,7	38	51,7	63	85,7	88	119,7
14	19	39	53	64	87	89	121
15	20,4	40	54,4	65	88,4	90	122,4
16	21,8	41	55,8	66	89,8	91	123,8
17	23,1	42	57,1	67	91,1	92	125,1
18	24,5	43	58,5	68	92,5	93	126,5
19	25,8	44	59,8	69	93,8	94	127,8
20	27,2	45	61,2	70	95,2	95	129,2
21	28,6	46	62,6	71	96,6	96	130,6
22	29,9	47	63,9	72	97,9	97	131,9
23	31,3	48	65,3	73	99,3	98	133,3
24	32,6	49	66,6	74	100,6	99	134,6
25	34	50	68	75	102	100	136

Couple de serrage (boulons générales)

Type de boulon	Diamètre de filetage A (mm)	Couple de serrage
(conventionnel ou 4 marques)	5	12-36 lb-po
	6	36-60 lb-po
	8	7-11 lb-pi
	10	16-25 lb-pi
(Boulon 7 marques)	5	24-48 lb-po
	6	6-8 lb-pi
	8	13-20 lb-pi
	10	29-43 lb-pi

Procédure de rodage

Un nouveau VTT et un moteur de VTT remis en état requièrent tous deux une période de rodage. Les dix premières heures (ou 320 km/200 miles) sont cruciales pour la durée de vie de ce VTT. Une utilisation appropriée durant cette période de rodage contribuera à maximiser la durée et la performance du VTT.

Au cours des dix premières heures (ou 320 km/200 miles) d'utilisation, évitez toujours de faire tourner le moteur plus rapidement qu'à moyen régime. Une variation des tr/min au cours de la période de rodage permet aux composants de « charger » (ce qui contribue au processus d'engrènement) et de « décharger » (permettant aux composants de refroidir). Bien qu'il soit essentiel d'exercer une certaine sollicitation sur les composants du moteur au cours du rodage, assurez-vous de ne pas surcharger le moteur trop souvent. Ne tirez pas de remorque et ne transportez pas de lourdes charges au cours de cette période de rodage de 10 heures.

Lors du démarrage, laissez le moteur réchauffer correctement. Faites tourner le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes jusqu'à ce qu'il ait atteint une température d'opération normale. Ne laissez pas le moteur tourner au ralenti pour des périodes excessivement longues.

Au cours de la période de rodage, il est recommandé d'éviter de tourner le moteur plus rapidement qu'à moyen régime; toutefois, de brèves accélérations à pleins gaz et des variations de la vitesse de conduite contribuent à un bon rodage du moteur.

Une fois la période de rodage terminée, l'huile à moteur et le filtre à huile doivent être changés. L'entretien suivant le rodage doit inclure la vérification de tous les réglages prescrits et le resserrement de toutes les attaches (voyez la Tableau d'entretien périodique dans la section 2).

Essence - huile - lubrifiant

ESSENCE RECOMMANDÉE

L'essence recommandée pour usage est l'essence sans plomb ordinaire à indice d'octane minimale de 87. Dans plusieurs endroits, des additifs (éthanol ou MTBE) sont incorporés à l'essence. Les essences oxygénées contenant jusqu'à 10% d'éthanol ou 5% de méthane ou 5% de MTBE sont des carburants acceptables.

S'il s'agit d'une essence à mélange d'éthanol, il n'est pas nécessaire d'ajouter un antigel pour essence puisque l'éthanol préviendra l'accumulation de l'humidité dans le système d'alimentation.

ATTENTION

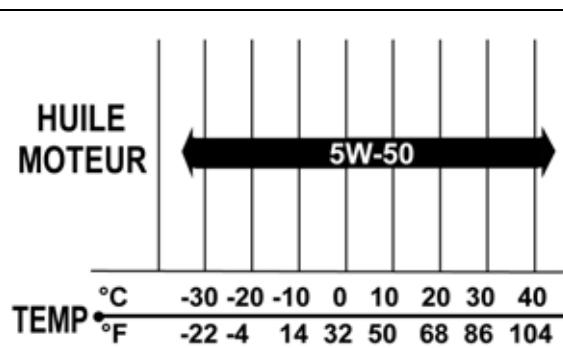
N'utilisez pas de l'essence marine. Seuls les additifs d'essence approuvés par Arctic Cat sont acceptables.

HUILE RECOMMANDÉE POUR LE MOTEUR/LA TRANSMISSION

ATTENTION

Toute huile utilisée à la place de l'huile recommandée peut causer de sérieux dommages au moteur. N'utilisez pas des huiles qui contiennent des additifs au graphite ou au molybdène. Ces huiles peuvent avoir des effets néfastes sur le fonctionnement de l'embrayage. De plus, les huiles pour compétitions, végétales, non détergentes ou à base de ricin ne sont pas recommandées.

L'huile recommandée à être utilisée est toutes temps ACX Arctic Cat synthétique, laquelle a été formulée spécifiquement pour l'utilisation dans ce moteur Arctic Cat synthétique. Bien que l'huile de moteur toutes temps ACX Arctic Cat synthétique est la seule huile recommandée pour l'utilisation dans ce moteur, l'utilisation de n'importe quelle huile API certifiée SM 5W-50 est acceptable.



OILCHART1

LUBRIFIANT RECOMMANDÉ POUR LE DIFFÉRENTIEL AVANT/ENTRAÎNEMENT ARRIÈRE

Le lubrifiant recommandé est l'huile pour engrenages Arctic Cat ou un lubrifiant pour engrenages hypoïdes équivalent approuvé SAE 80W-90. Ce lubrifiant satisfait à toutes les exigences de lubrification des différentiels avant et des entraînements arrière des VTT Arctic Cat.

ATTENTION

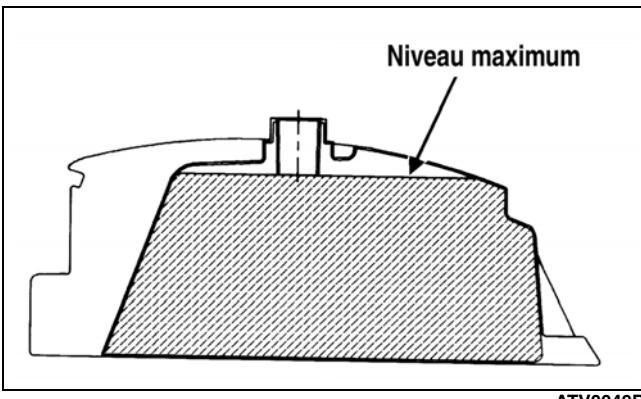
Tout lubrifiant utilisé à la place des lubrifiants recommandés peut causer de sérieux dommages au différentiel avant/à l'entraînement arrière.

REmplissage du réservoir d'essence

AVERTISSEMENT

Remplissez toujours le réservoir d'essence dans un endroit bien aéré. N'ajoutez jamais de carburant à un réservoir de VTT près d'une flamme nue ou lorsque le moteur est en marche. NE FUMEZ PAS lorsque vous remplissez le réservoir d'essence.

Puisque l'essence se dilate à mesure qu'augmente sa température, il faut éviter de remplir le réservoir d'essence au-delà de sa capacité nominale. Il est nécessaire de conserver de l'espace pour la dilatation, surtout si le réservoir est rempli d'essence froide et ensuite déplacé vers un endroit chaud.



⚠ AVERTISSEMENT

Évitez les débordements d'essence lorsque vous remplissez le réservoir. Cela causerait des risques d'incendie. Laissez toujours le moteur se refroidir avant de remplir le réservoir d'essence.

⚠ AVERTISSEMENT

Évitez de trop remplir le réservoir d'essence.

Serrez fermement le bouchon du réservoir d'essence après le remplissage.

Pièces d'origine

Lorsqu'il est nécessaire de remplacer des pièces, utilisez seulement des pièces d'origine de Arctic Cat. Ces pièces sont usinées avec précision afin d'assurer une qualité maximale et un bon ajustement. Consultez le Manuel des pièces approprié pour trouver les numéros, quantités et descriptions de pièces recherchées.

Préparation pour l'entreposage

ATTENTION

Avant d'entreposer le VTT, il doit subir une révision appropriée afin de prévenir la rouille et la détérioration des composants.

Arctic Cat recommande la procédure suivante pour préparer le VTT à l'entreposage.

1. Nettoyez le coussin du siège (couverture et base) avec un chiffon humide et laissez-le sécher.
2. Nettoyez à fond le VTT afin d'enlever toute saleté, huile, herbe et autres matières étrangères. Laissez le VTT sécher complètement. Ne permettez PAS à l'eau de pénétrer dans toute partie du moteur ou de l'admission d'air.

3. Videz le réservoir d'essence ou ajoutez un stabilisant de carburant à l'essence dans le réservoir. Retirez le couvercle du boîtier du filtre à air et le filtre à air. Démarrerez le moteur et attendez qu'il tourne au ralenti; puis injectez rapidement le conservateur de moteur Arctic Cat dans l'ouverture du filtre à air pendant une période de 10 à 20 secondes, puis arrêtez le moteur. Installez le filtre à air et le couvercle du boîtier.

ATTENTION

Si l'intérieur du logement du filtreur à air est sale, nettoyez-le avant de démarrer le moteur.

4. Sur les modèles 650, vidangez la cuve à niveau du carburateur.
5. Bouchez le trou d'échappement dans le système d'échappement avec un chiffon propre.
6. Enduisez avec une huile légère le manchon supérieur de la colonne de direction et les plongeurs des amortisseurs.
7. Serrez tous les écrous, boulons, vis à capuchon et vis. Assurez-vous que les rivets qui retiennent les composants soient bien serrés. Remplacez tous les rivets desserrés. Veillez à ce que tous les écrous, boulons et vis calibrés soient resserrés selon les spécifications.
8. Remplissez le système de refroidissement jusqu'en bas de la colonne montante dans le goulot de remplissage du radiateur avec du réfrigérant correctement mélangé.
9. Débranchez les câbles de la batterie; puis retirez la batterie, nettoyez les bornes et les câbles de la batterie et entreposez dans un endroit propre et sec.
10. Entreposez le VTT à l'intérieur sur une surface de niveau.

ATTENTION

N'entreposez pas le VTT à l'extérieur en plein soleil. Ne le recouvrez pas d'une housse plastique, puisque l'humidité s'accumulera sur le VTT et causera de la rouille.

Préparation suivant l'entreposage

Une préparation appropriée du VTT après la période d'entreposage assurera plusieurs heures de plaisir et de kilomètres sans tracas. Arctic Cat recommande la procédure suivante pour préparer le VTT.

1. Nettoyez entièrement le VTT.
2. Nettoyez le moteur. Retirez le chiffon du système d'échappement.
3. Vérifiez tous les fils et les câbles de commande pour détecter les traces d'usure ou d'effilochage. Remplacez au besoin.
4. Changez l'huile et le filtre du moteur/de la transmission.
5. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement et ajoutez le mélange approprié de liquide de refroidissement si nécessaire.

6. Chargez la batterie et installez celle-ci. Connectez les câbles de la batterie.

ATTENTION

Le commutateur d'allumage doit être dans la position OFF pour installer la batterie, sinon le système d'allumage pourra être endommagé.

ATTENTION

Connectez d'abord le câble positif; puis le câble négatif.

7. Vérifiez tous les systèmes de freinage (niveau du liquide pour freins, plaquettes, etc.), les contrôles, le phare, le feu arrière, le feu d'arrêt et le réglage du phare; ajustez ou remplacez tel que requis.
8. Serrez tous les écrous, boulons, vis à capuchon et vis en veillant à ce que tous les écrous, vis et boulons calibrés soient resserrés selon les spécifications.
9. Vérifiez la pression des pneus. Gonflez à la pression recommandée tel que requis.
10. Assurez-vous que la colonne de direction se déplace librement et ne coince pas.
11. Vérifiez la (les) bougie(s). Nettoyez ou remplacez au besoin.

SECTION 2 – MISE AU POINT PÉRIODIQUE

2

TABLE DES MATIÈRES

Tableau d'entretien périodique	2-2
Mise au point périodique	2-3
Points de lubrification	2-3
Filtre à air	2-3
Jeu souape/poussoir	2-4
Testage du ralentiisseur	2-5
Bougie(s)	2-6
Silencieux/pare-étincelles.....	2-6
Huile - filtre - crêpine moteur/transmission	2-6
Système de refroidissement au liquide	2-8
Lubrifiant différentiel avant/entraînement arrière.....	2-10
Écrous/boulons/vis à capuchon.....	2-10
Phares/feu arrière-feu d'arrêt	2-11
Levier de marche.....	2-12
Châssis/soudures/porte-bagages.....	2-12
Systèmes des freins hydrauliques.....	2-12
Rodage des plaquettes de frein	2-15
Vérification/remplacement de la courroie trapézoïdale	2-15

Tableau d'entretien périodique

A = Réglez I = Inspectez
 N = Nettoyez L = Lubrifiez
 V = Vidangez R = Remplacez
 S = Serrez

Élément	Révision initiale après rodage (après le premier mois ou les premiers 160 km [100 milles])	Chaque jour	Chaque mois ou à tous les 160 km (100 milles)	Chaque 3 mois ou à tous les 480 km (300 milles)	Chaque 6 mois ou à tous les 800 km (500 milles)	Chaque année ou à tous les 2400 km (1500 milles)	Au besoin
Batterie	I		I				N
Fusibles				I			R
Filtre à air/tube de vidange	I	I	N*				R
Jeu soupape/poussoir	I				I		A
Ralentisseur						I	
Bougie(s)	I			I			R (6400 km [4000 mi] ou 18 mois)
Silencieux/pare-étincelles					N		R
Tuyaux d'essence/d'aération	I	I					R (2 ans)
Câble d'accélérateur	I	I			N à L		A à R
Cuve à flotteur de carburateur (650)				V*			
Tr/min du moteur au ralenti (650)	I				I		A
Niveau d'huile de transmission moteur		I					A
Huile de transmission moteur/filtre	R			R*/R**/R***			R
Épurateur d'huile	I				I		N
Lubrifiant différentiel avant/entraînement arrière	I		I				R (4 ans)
Pneus/pression d'air	I	I					R
Composants de la direction	I	I		I			R
Courroie trapézoïdale	I				I		R
Suspension (bottes de joint à rotule, bottes d'essieu moteur avant et arrière, barres d'accouplement, soufflets de différentiel et d'entraînement arrière)	I	I					R
Écrous/boulons/vis à capuchon	I		I				S
Calage de l'allumage						I	
Phares/feu arrière – feu d'arrêt	I	I					R
Commutateurs	I	I					R
Levier de marche					I		A à L
Poignées du guidon		I					R
Guidon	I	I					R
Jauge/témoin	I	I					R
Châssis/soudures/porte-bagages	I				I		
Connexions électriques	I				I		N
Système de freins complet (hydrauliques et auxiliaires)	I	I		N			L à R
Plaquettes de frein	I			I*			R
Liquide de frein	I			I			R (2 ans)
Tuyaux de frein	I			I			R (4 ans)
Réfrigérant/système de refroidissement	I		I				R (2 ans)

* Révisez/inspectez plus fréquemment pour l'utilisation dans des conditions adverses.

** En utilisant une huile SM 5W-50 homologuée par l'API.

*** En utilisant l'huile Tout temps ACX Arctic Cat synthétique, il est possible de faire passer la fréquence des changements d'huile et inspection de crêpine aux 1 000 milles ou à une fois par année.

Mise au point périodique

Cette section a été organisée en sous-sections suivant les procédures de mise au point common pour les VTT Arctic Cat.

■REMARQUE: Arctic Cat recommande l'usage de nouveaux joints, écrous de blocage et joints d'étanchéité lors de la révision du moteur/de la transmission.

■REMARQUE: Certaines des photographies et des illustrations qui figurent dans la Partie II sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas censées représenter des conditions réelles.

■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.

OUTILS SPÉCIAUX

Le technicien assurant la révision d'un engrenage doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition.

Description	n/p
Ajuster du dégagement de la soupape	0444-255
Clé pour filtre à huile	0644-389
Lumière de réglage	0644-296
Tachymètre	0644-275
Trousse de testeur de compression	0444-213

■REMARQUE: Vous pouvez vous procurer les outils spéciaux auprès du service des pièces détachées d'Arctic Cat.

Points de lubrification

Il est recommandé de lubrifier certains composants périodiquement afin qu'ils puissent bouger aisément. Appliquez une huile légère aux composants à l'aide de la liste suivante.

- A. Pivot du levier de l'accélérateur/extrémités de câble
- B. Pivot du levier de frein/extrémités de câble
- C. Extrémités des câbles du frein auxiliaire
- D. Extrémité du câble du levier de marche
- E. Vis de réglage de la vitesse de ralenti (650)

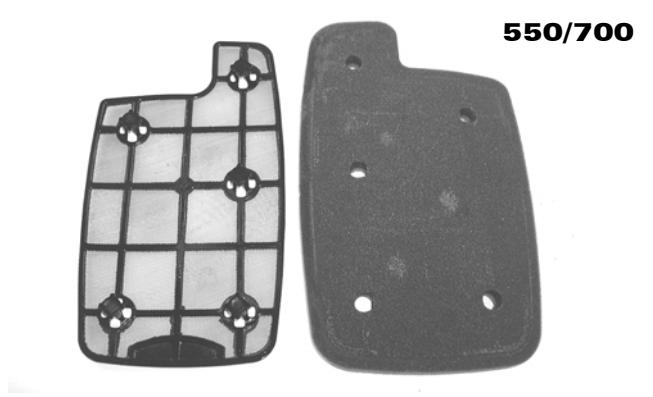
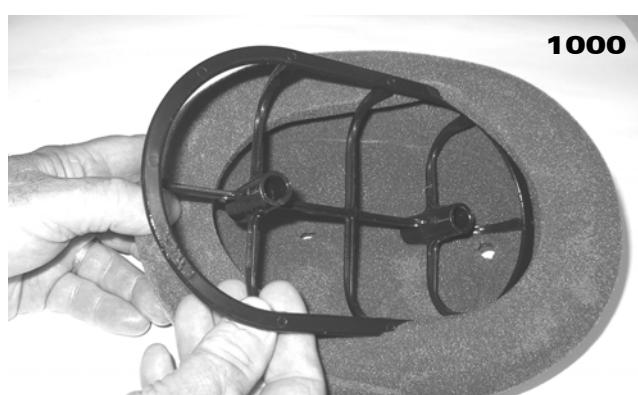
Filtre à air

Observez la procédure suivante pour retirer, inspecter et/ou nettoyer le filtre.

1. Retirez les attaches qui fixent la compartiment de rangement et retirez la compartiment de rangement.

2. Retirez le couvercle de logement de filtre à air et l'ensemble de filtre à air/châssis.

3. Retirez l'élément en mousse du châssis en vous assurant pour ne déchirer pas l'élément.



4. Remplissez une cuvette plus grande que l'élément avec un nettoyant inflammable; ensuite, plongez l'élément dans le nettoyant et lavez-le.

■REMARQUE: Le nettoyeur de filtre d'air mousse et l'huile de filtre d'air mousse sont disponibles chez Arctic Cat.

5. Pressez l'élément dans vos mains pour enlever l'excès de nettoyant. Ne tordez pas ou n'essorez pas l'élément ou il fendra.
6. Séchez-le.
7. Placez-le dans un sac de plastique; ensuite, versez de l'huile à filtre et travaillez l'huile dans l'élément.

- Pressez l'élément pour enlever l'excès d'huile.

ATTENTION

Un filtre à air déchiré peut causer des dommages au moteur du VTT. La saleté et la poussière peuvent s'installer à l'intérieur du moteur si l'élément est déchiré. Examinez soigneusement l'élément pour des déchirures avant et après l'avoir nettoyé. Remplacez l'élément avec un nouveau s'il est déchiré.

- Nettoyez toute poussière ou débris de l'intérieur du nettoyeur d'air. Assurez-vous qu'aucune poussière n'entre dans le carburateur.
- Installez le couvercle/châssis du filtre à air.
- Installez le compartiment de rangement et le couvercle.

VÉRIFICATION/VIDANGE DU TUYAU DE VIDANGE

- Inspectez les vidanges sous le logement principal pour y détecter des débris ou pour vérifier son étanchéité.



KX045A

- Remplacez tout vidange fissuré, ou qui démontre les premiers signes de durcissement, ou de détérioration, même légèrement.

ATTENTION

Le vidange de droite se rapporte à la section air propre du logement du filtre. En cas de fuite par ce vidange, de la saleté peut entrer dans l'admission d'air au moteur et endommager gravement ce dernier.

- En essuyant, ôtez tout dépôt d'huile ou d'essence du logement de filtre et des vidanges.

Jeu souape/poussoir

Utilisez la procédure suivante pour vérifier et ajuster le jeu souape/poussoir.

- Retirez le bouchon de visite de calage: ensuite, retirez les couvercles des poussoirs et de(s) bougie(s) (pour de plus amples renseignements, consultez la partie Révision des composants supérieurs de la section 3).

■REMARQUE: Pour les modèles H2, retirez le capuchon d'extrémité de vilebrequin et installez la vis à capuchon particulier (filetage à gauche) pour tourner le moteur.

- Faites tourner le vilebrequin à la position PMH de la course de compression (cylindre avant sur les modèles H2).



GZ063

■REMARQUE: À ce stade, les culbuteurs et les vis de réglage ne doivent subir aucune pression.

Procédure avec jauge d'épaisseur

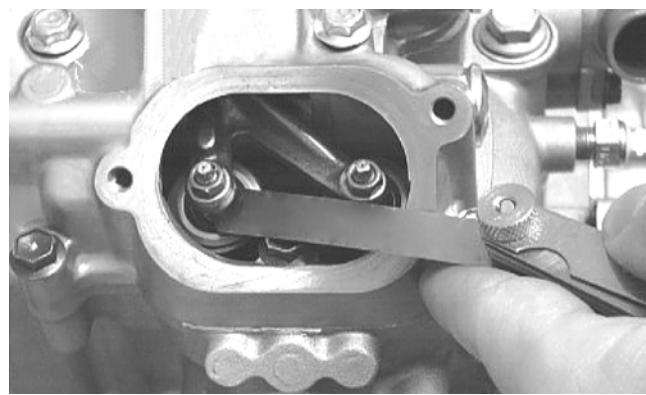
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez chaque jeu souape/poussoir. Si le jeu ne correspond pas aux spécifications, desserrez le contre-écrou et faites tourner la vis de réglage du poussoir jusqu'à ce que le jeu corresponde aux spécifications. Resserrez bien chaque contre-écrou une fois le réglage terminé.

ATTENTION

Afin d'assurer une mesure précise du jeu, la jauge d'épaisseur doit être positionnée au même angle que la souape et le régulateur de souape. Une mesure inexacte du jeu de la souape peut causer des dommages au composant souape.

JEU SOUAPE/POUSSOIR

Admission	0,101 mm (0,004 po)
Échappement	0,152 mm (0,006 po)



CC007D

- Pour les modèles H2, faites tourner le moteur 270° à la position PMH de la cylindre arrière; puis répétez l'étape A.



GZ059

Procédure avec dispositif de réglage de soupape

■REMARQUE: Le siège, l'ensemble de couvercle du compartiment de rangement, la boîte du compartiment, le filtre/logement de filtre à air et les panneaux anti-éclaboussures de gauche/droite doivent être retirés pour cette procédure.

- A. Placez le Jeu de soupape de réglage sur le contre-écrou attachant la vis de réglage du pousoir; puis faites tourner le cadran du régulateur de soupape dans le sens horaire jusqu'à ce que l'extrémité soit installée dans la vis de réglage du pousoir.
- B. Tout en maintenant le cadran du régulateur de soupape en position, utilisez la poignée du régulateur de soupape et desserrez le contre-écrou, puis faites tourner la vis de réglage du pousoir dans le sens horaire jusqu'à ce que vous sentiez une friction.
- C. Alignez la poignée du régulateur de soupape avec l'un des repères du cadran du régulateur de soupape.
- D. Tout en maintenant la poignée du régulateur de soupape en position, faites tourner le cadran du régulateur de soupape dans le sens antihoraire jusqu'à ce que le jeu soupape/pousoir correct soit atteint.

■REMARQUE: Consultez les spécifications de la sous-section Procédure avec jauge d'épaisseur pour connaître le jeu soupape/pousoir approprié.

■REMARQUE: La rotation du cadran du régulateur de soupape dans le sens antihoraire augmentera le jeu soupape/pousoir de 0,05 mm (0,002 po) par repère.

- E. Tout en maintenant le cadran du régulateur à la position du jeu approprié, serrez bien le contre-écrou à l'aide de la poignée du régulateur de soupape.
- F. Faites tourner le moteur 270° à la position PMH de la cylindre arrière; puis répétez les étapes A à E pour la cylindre arrière.
3. Installez le bouchon de visite de calage; puis sur les modèles H2, retirez la vis à capuchon et installez le capuchon de vilebrequin.
4. Positionnez les couvercles des pousoirs en vous assurant que les vis à capuchon sont les bonnes pour chaque couvercle. Serrez bien les vis à capuchon.
5. Installez la (les) bougie(s).

Testage du ralentiisseur

Respectez la procédure suivante pour tester le ralentiisseur.

1. Retirez le(s) fil(s) haute tension de la (les) bougie(s).
2. À l'aide d'air comprimé, soufflez les débris autour de(s) bougie(s).

AVERTISSEMENT

Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous utilisez de l'air comprimé.

3. Retirez la (les) bougie(s); ensuite, attachez le(s) fil(s) haute tension à la (les) bougie(s) et mettez la (les) bougie(s) à la masse sur la (les) culasse(s) du cylindre, bien à l'écart du puits de la (les) bougie(s).
4. Fixez la Trousse de testeur de compression.

■REMARQUE: Le moteur doit être réchauffé (température de fonctionnement) et la batterie doit être complètement chargée pour effectuer un essai de compression précis. Le papillon doit être en position pleins gaz (WOT). Si le moteur ne peut fonctionner, les valeurs à froid sont incluses.

5. Tout en tenant le levier d'accélérateur en position pleins gaz, lancez le moteur à l'aide du démarreur électrique jusqu'à ce que la jauge indique un maximum (course de compression de 5 à 10).

COMPRESSION		
Modèle	PSI Chauffé (pleins gaz)	PSI Froid (pleins gaz)
450	95-115	S.O.
550	120-140	80-120
650/700	125-145	100-140
1000 (Avant)	125-145	80-120
1000 (Arrière)	165-185	150-190

6. Si la compression est anormalement basse, exécutez les vérifications suivantes.
 - A. Vérifiez si le démarreur fonctionne à la vitesse normale (approx 400 tr/min).
 - B. Vérifiez le fonctionnement du testeur.
 - C. Vérifiez si le levier d'accélérateur est en position pleins gaz.
 - D. Vérifiez si le jeu soupape/pousoir est correct.
 - E. Vérifiez si la soupape n'est pas gauchie ou brûlée.
 - F. Vérifiez si le siège de la soupape n'est pas brûlé.

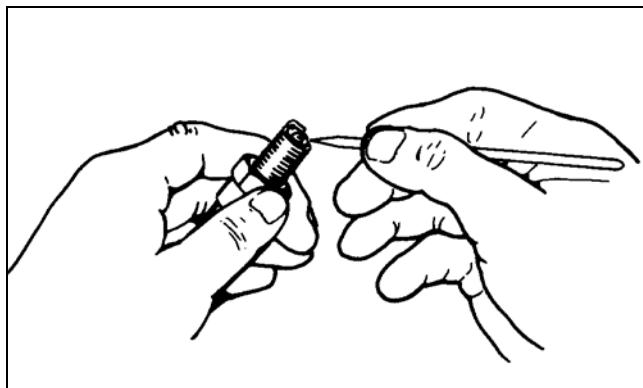
■REMARQUE: Pour la révision des soupapes, consultez la section 3.

7. Versez 29,5 mL (1 oz) d'huile dans le puits de la bougie. Fixez le compressiomètre et testez le ralentiisseur encore une fois.
8. Si le test est concluant, révisez les segments de piston (consultez la section 3).

2

Bougie(s)

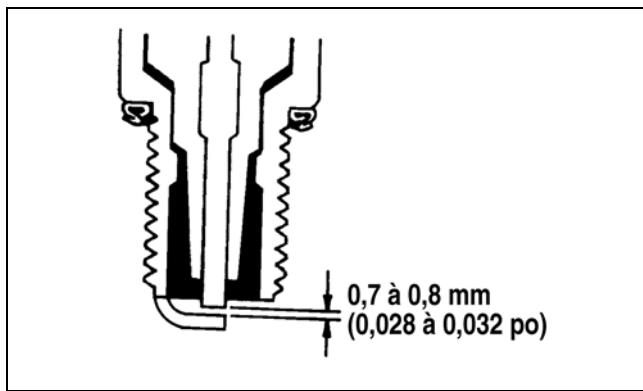
Un isolateur brun pâle indique que un bougie est en bon état. Un isolateur blanc ou foncé indique que le moteur a peut-être besoin d'une révision ou que le carburateur (si équipé) a peut-être besoin d'être ajusté. Afin que la bougie demeure chaude et forte, assurez-vous qu'il n'y a pas d'accumulations de carbone sur la bougie.



ATTENTION

Avant de retirer un bougie, assurez-vous de bien nettoyer la zone entourant celle-ci. Des saletés pourraient entrer dans le moteur lors du retrait ou de l'installation de la bougie.

Pour assurer un bon allumage, ajustez le jeu à 0,7 à 0,8 mm (0,028 à 0,032 po). Servez-vous d'une jauge d'épaisseur pour vérifier le jeu.



Lors de l'installation de la bougie, assurez-vous de bien serrer celle-ci. Une nouvelle bougie doit être serrée de 1/2 tour une fois que la rondelle touche la culasse du cylindre. Une bougie usagée doit être serrée de 1/8 à 1/4 de tour une fois que la rondelle touche la culasse du cylindre.

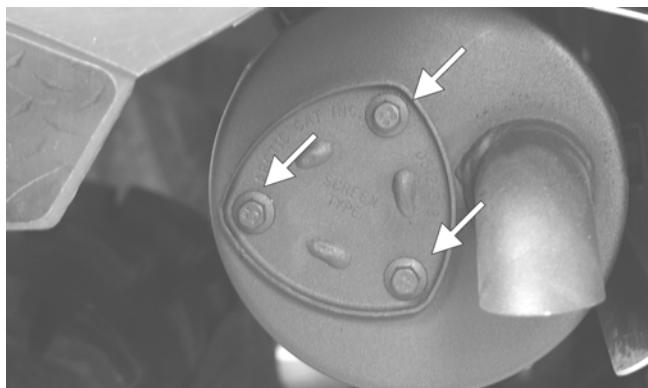
Silencieux/pare-étincelles

Nettoyez le pare-étincelles en respectant la procédure suivante aux intervalles indiqués dans le Tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT

Attendez que le silencieux refroidisse afin d'éviter les brûlures.

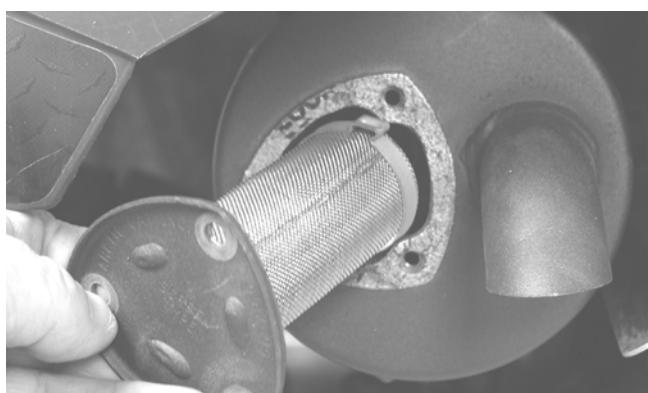
1. Retirez les trois vis à capuchon qui fixent le pare-étincelles au silencieux; puis desserrez et retirez le silencieux.



2. À l'aide d'une brosse appropriée, nettoyez la calamine de l'écran en faisant attention de ne pas endommager l'écran.

REMARQUE: Si l'écran ou le joint est endommagé d'une façon quelconque, il faut le remplacer.

3. Installez la pare-étincelles avec joint; puis serrez avec les trois vis à capuchon. Serrez à 48 lb-po.

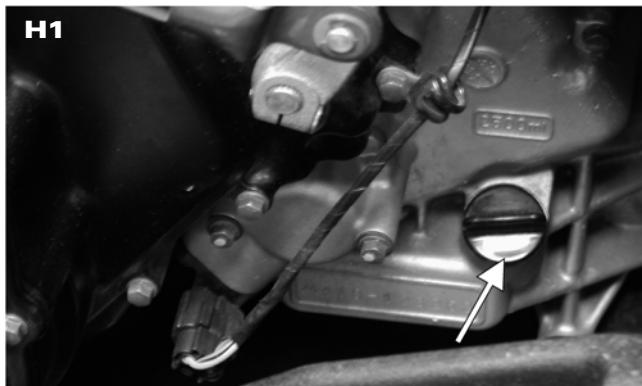


Huile - filtre - crête moteur/transmission

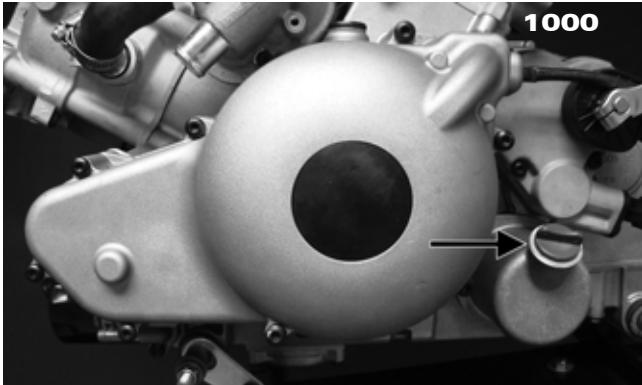
HUILE - FILTRE

Le moteur doit toujours être tiède lors du changement d'huile afin de faciliter la vidange complète de l'huile.

1. Garez le VTT sur une surface horizontale.
2. Retirez la jauge de niveau d'huile/le bouchon de remplissage d'huile.

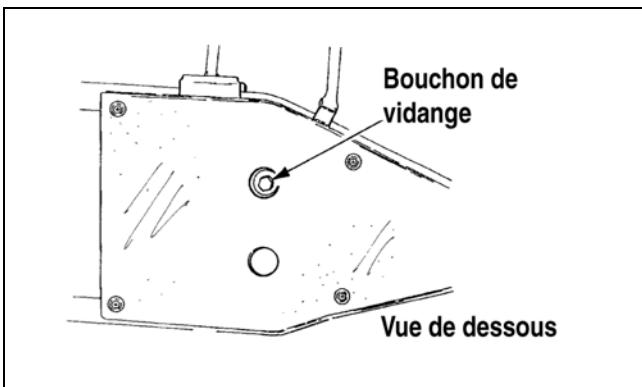


CF109M



GZ415A

3. Retirez le bouchon de vidange du dessous du moteur et vidangez l'huile dans un bac de récupération.



733-441A

4. Retirez le bouchon du filtre à huile du bossage de montage du filtre (situé sur l'avant du carter de boîte de vitesses) et laissez le filtre se vidanger complètement. Installez la bouchon et serrez bien.
5. À l'aide d'une Clé pour filtre à huile et un clé propre, retirez le filtre à huile usé.

■REMARQUE: Lorsque le filtre est retiré, nettoyez tout excédent d'huile.

6. Appliquez de l'huile sur le nouveau joint torique de filtre et assurez-vous qu'il soit correctement positionné; ensuite, installez le nouveau filtre à huile. Serrez bien.

■REMARQUE: Installez un nouveau joint torique chaque fois que le filtre est remplacé.

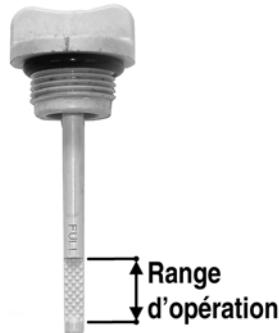
7. Installez le bouchon de vidange du moteur et serrez à 16 lb-pi. Versez le montant d'huile spécifié dans l'orifice de remplissage. Installez la jauge de niveau d'huile/le bouchon de remplissage.

ATTENTION

Toute huile utilisée à la place de l'huile recommandée peut causer de sérieux dommages au moteur. N'utilisez pas des huiles qui contiennent des additifs au graphite ou au molybdène. Ces huiles peuvent avoir des effets néfastes sur le fonctionnement de l'embrayage. De plus, les huiles pour compétitions, végétales, non détergentes ou à base de ricin ne sont pas recommandées.

8. Avec le VTT situé à l'extérieur sur une surface horizontale, démarrez le moteur et laissez-le tourner au ralenti pendant quelques minutes.
9. Coupez le moteur et attendez environ une minute.
10. Retirez la jauge de niveau d'huile et nettoyez-la à l'aide d'un chiffon propre.
11. Installez la jauge de niveau d'huile et vizquez-la dans le carter du moteur.
12. Retirez la jauge de niveau d'huile; le niveau d'huile moteur doit être entre la range d'opération mais n'excédant la repère supérieur.

2



GZ461A

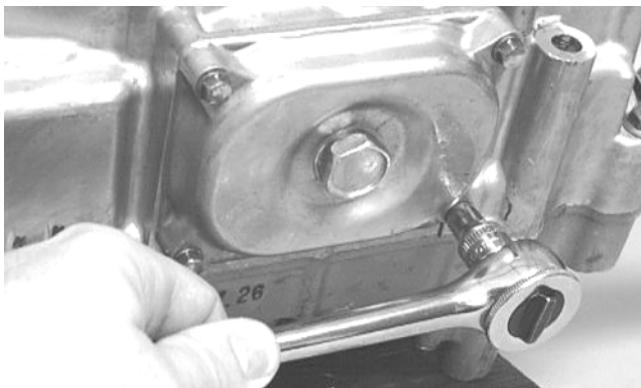
ATTENTION

Évitez de trop remplir le moteur. Vérifiez que le niveau d'huile n'est au-dessus la marque supérieur.

13. Inspectez la zone autour du bouchon de vidange et du filtre à huile pour détecter les fuites.

CRÉPINE

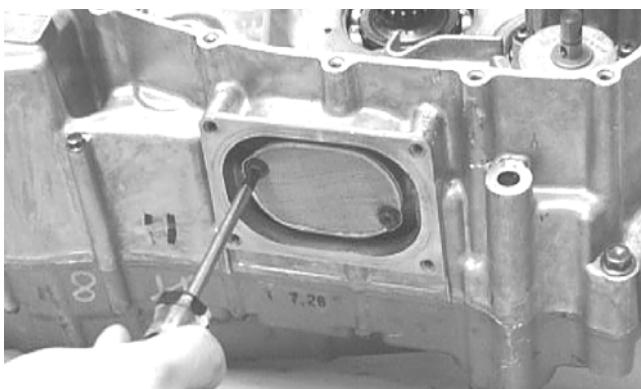
1. Retirez la cuvette.
2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le capuchon de la crépine d'huile, puis retirez le capuchon.



CC091D

3. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la crête: puis retirez la crête.

■REMARQUE: Nettoyer complètement tout scellant de la capuchon de crête d'huile.

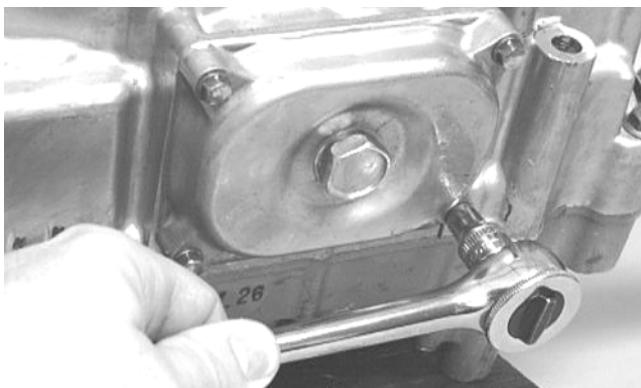


CC163D

À CE STADE

Pour vérifier/effectuer la révision de la crête, consultez la section 3.

4. Placez la crête en position sous le carter moteur et fixez-la à l'aide des vis à capuchon. Serrez bien.
5. Placez le bouchon de la crête en position sur la crête en vous assurant que scellant silicone est appliqué; puis attachez avec les vis à capuchon. Serrez bien.



CC091D

6. Installez la cuvette.

Système de refroidissement au liquide

■REMARQUE: Les débris en avant du moteur ou accumulés entre les ouvertures du refroidisseur du radiateur peuvent réduire la capacité du réfrigérant. En utilisant d'un tuyau de jardin, lavez le radiateur pour enlever tout débris empêchant l'air de circuler.

ATTENTION

Arctic Cat ne recommande pas le lavage sous pression pour nettoyer le faisceau du radiateur. La pression peut tordre ou aplatiser les ailettes, ce qui limiterait le débit d'air, et les composants électriques sur le radiateur pourraient être endommagés. Utiliser seulement un tuyau d'arrosage avec buse de pulvérisation à la pression locale normale.

La capacité du système de refroidissement se trouve dans la Section 1. Le système de refroidissement doit être inspecté à tous les jours pour fuites et dommages. Si vous trouvez des fuites ou des dommages au système de refroidissement, emportez votre VTT chez un détaillant autorisé Arctic Cat pour le service. Aussi le niveau de liquide réfrigérant doit être vérifié.

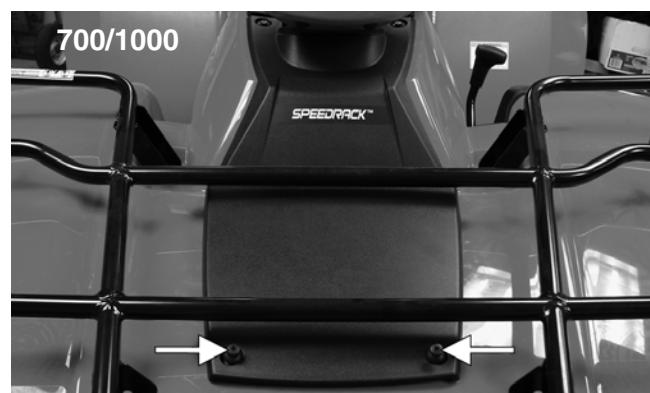
ATTENTION

Une opération continue du VTT avec le témoin de haute température allumé peut causer de sérieux dommages au moteur ou de l'usure prématuée.

■REMARQUE: Une révolution haute du moteur à basse vitesse ou une surcharge peut augmenter la température du moteur. En diminuant la révolution du moteur ou en réduisant la charge, et en sélectionnant une vitesse plus appropriée cela réduira la température du moteur.

Vérifier/remplir

1. Sur les 700/1000, retirez les deux vis de l'avant du panneau d'accès du radiateur. Sur les 450/550/650, retirez les quatre vis qui fixent le panneau d'accès du radiateur.



FI465A



450/550/650

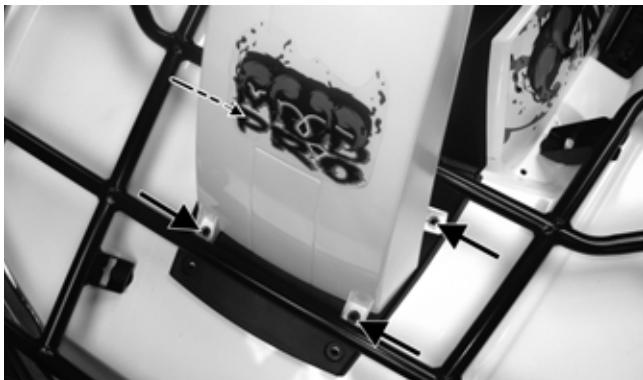
FI476



MP003

2

2. Sur les 700/1000, soulevez l'avant du panneau d'accès; puis glissez le panneau vers l'avant pour libérer les deux languettes arrière.
3. Sur les 700/1000, déplacez le panneau vers l'arrière jusqu'à ce qu'il se dégage du porte-bagages. Sur les 450/550/650, déplacez le panneau vers l'avant jusqu'à ce qu'il est libre du VTT.
4. Sur les modèles Mud Pro, enlevez les quatre vis à capuchon fixant le logement à col au panneau d'inspection avant; enlevez ensuite les deux vis à capuchon de l'arrière du logement à col.



MP006A

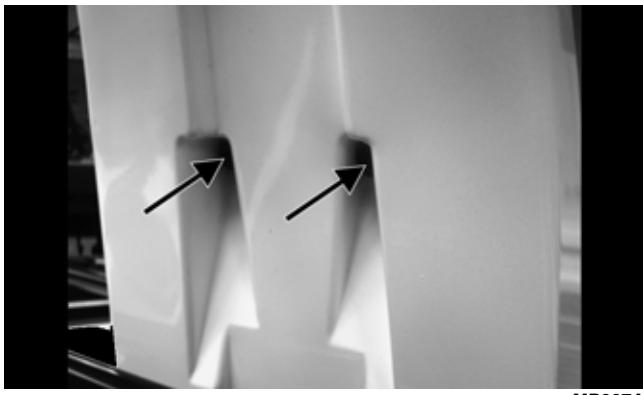
6. Enlevez deux rivets réinstallables et le garde-boue. Vous pouvez alors accéder au bouchon du radiateur devant les cols.
7. Tournez avec soin le bouchon du radiateur dans le sens antihoraire pour détendre la pression; puis retirez le bouchon.



CF142A

8. Ajoutez du liquide de refroidissement selon les besoins, puis installez le bouchon du radiateur et le panneau d'accès ou le col.

■REMARQUE: Utilisez un antigel de bonne qualité, biodégradable à base de glycol.



MP007A

5. Séparez la partie avant de la partie arrière du logement à col; sortez alors le logement à col.

Avertissement

Ne vérifiez jamais le niveau du liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud ou que le système est sous pression.

Attention

Après avoir conduit le VTT pendant environ 5-10 minutes, arrêtez le moteur, laissez le refroidir et vérifier le niveau du liquide. Ajoutez du liquide au besoin.

Lubrifiant différentiel avant/entraînement arrière

■REMARQUE: Sur les modèles 700 Mud Pro et 1000, l'entraînement arrière incorpore un embrayage amortisseur réduit dans le montage d'admission du carter d'engrenage qui est conçu pour coussiné l'amortisseur de l'organe de transmission.

ATTENTION

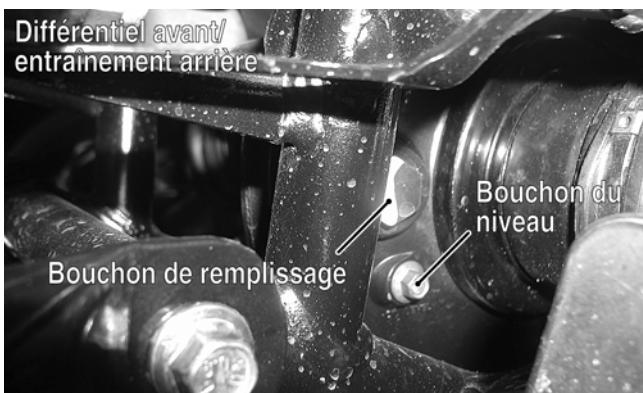
Tout lubrifiant utilisé au lieu du lubrifiant de carter d'engrenage devrait causer une panne prématuée au limiteur d'amortisseur. N'utilisez aucun lubrifiant contenant des additifs de graphite ou molybdène ou autres lubrifiants modifiés par la friction puisqu'ils peuvent causer de sérieux dommages aux composants du limiteur d'amortisseur.

Lors du changement de lubrifiant, utilisez le lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90.

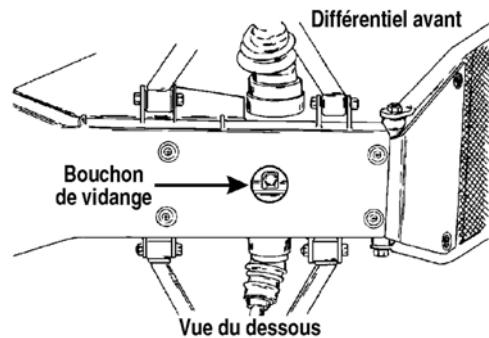
Pour vérifier le lubrifiant, retirez le bouchon de remplissage: le niveau de lubrifiant doit être à 2,5 cm (1 po) au-dessous du filetage du bouchon. S'il est bas, ajoutez au besoin de lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90.

Respectez la procédure suivante pour changer le lubrifiant.

1. Placez le VTT sur une surface horizontale.
2. Retirez chaque bouchon de remplissage.

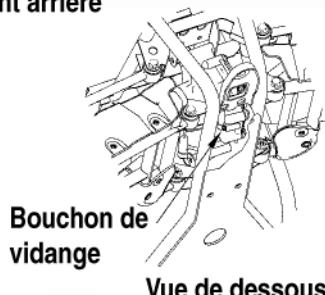


3. Vidangez la lubrifiant dans un bac de récupération en retirant les bouchons de vidange l'un après l'autre.



ATV0082A

Entraînement arrière



737-651B

4. Après avoir vidangé toute l'huile, installez les bouchons de vidange et serrez à 45 lb-po.
5. Versez la quantité appropriée de lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90 dans l'orifice de remplissage.
6. Installez les bouchons de remplissage.

■REMARQUE: Si la lubrifiant du différentiel/de l'entraînement arrière est contaminée par l'eau, inspectez le bouchon de vidange, le bouchon de remplissage et/ou la vessie.

ATTENTION

De l'eau dans l'extrême extérieure de l'essieu ne peut entrer dans l'entraînement arrière à moins que les joints soient endommagés.

Écrous/boulons/vis à capuchon

Serrez tous les écrous, les boulons et les vis à capuchon. Assurez-vous que les rivets qui retiennent les composants soient bien serrés. Remplacez tous les rivets desserrés. Assurez-vous que tous les écrous, les boulons et les vis à capuchon calibrés soient serrés conformément aux spécifications (voyez la section 1).

Phares/feu arrière-feu d'arrêt

■REMARQUE: La portion d'ampoule du phare est fragile. MANIPULEZ AVEC SOIN. Lorsque vous remplacez une ampoule du phare, évitez de toucher la section en verre de l'ampoule. Si vous touchez le verre, il doit être nettoyé à l'aide d'un chiffon propre avant l'installation. Des traces d'huile de la peau sur l'ampoule réduisent la durée de service de l'ampoule.

⚠ AVERTISSEMENT

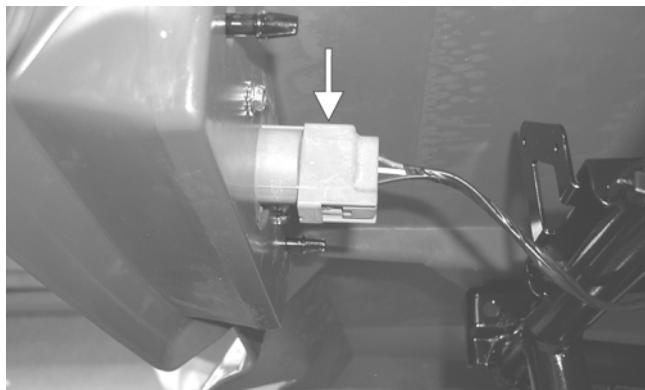
N'essayez pas de retirer une ampoule lorsqu'elle est chaude. Des brûlures graves peuvent en résulter.

Respectez la procédure suivante pour remplacer une ampoule du phare.

1. Tournez l'ensemble d'ampoule dans le sens antihoraire et retirez-le du logement du phare; puis débranchez-le du faisceau de fils.
2. Connectez le nouvel ensemble d'ampoule au connecteur du faisceau de fils; puis insérez-le dans le logement du phare et tournez-le complètement dans le sens horaire.

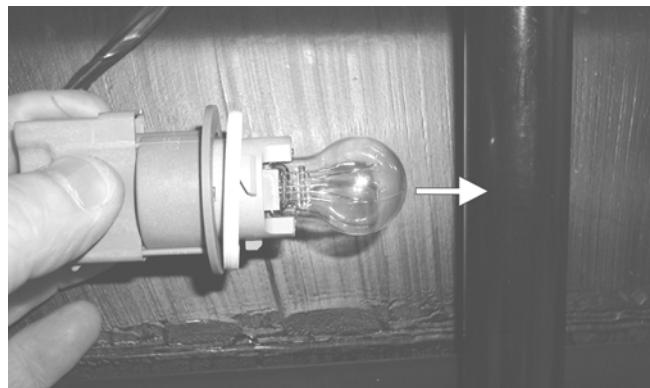
Respectez la procédure suivante pour remplacer l'ampoule feu arrière-feu d'arrêt.

1. Tournez l'assemblage du douille de l'ampoule dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et retirez du logement.



CF135A

2. Tirez l'ampoule hors du douille; puis insérer un phare nouveaux.



CF132A

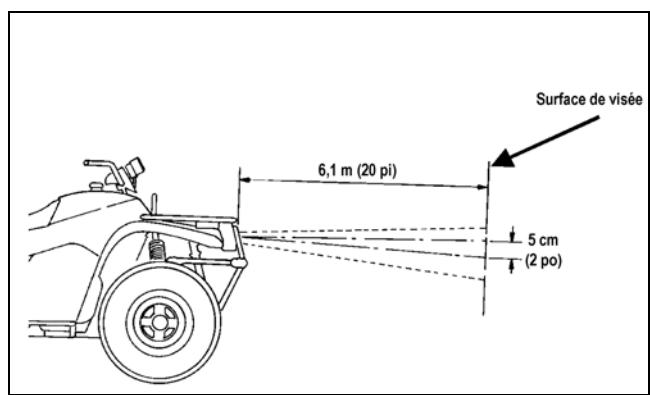
3. Insérez l'assemblage du douille de l'ampoule dans le logement et tournez dans le sens des aiguilles d'une montre attacher.

VÉRIFICATION/RÉGLAGE DE LA VISÉE DU PHARE

2

Les phares peuvent être réglés verticalement et horizontalement. Le centre géométrique de la zone d'éclairage des feux de route (HIGH) doit être utilisé pour la visée verticale et horizontale.

1. Positionnez le VTT sur une surface horizontale de façon à ce que les phares se trouvent à une distance approximative de 6,1 m (20 pi) d'une surface de visée (mur ou surface de visée similaire).

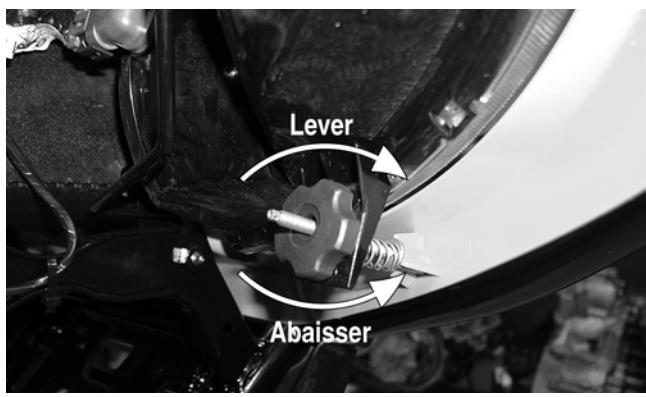


ATV-0070C

■REMARQUE: Le VTT devrait présenter une charge de fonctionnement moyenne lors du réglage de la visée des phares.

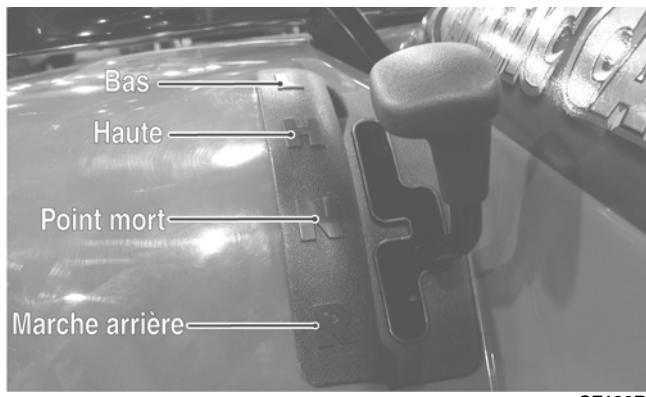
2. Mesurez la distance qui va du plancher au milieu de chaque phare.
3. Tracez des repères horizontaux sur la surface de visée à l'aide des mesures obtenues à l'étape 2.
4. Tracez des repères verticaux qui croisent les repères horizontaux sur la surface de visée directement à l'avant des phares.
5. Allumez les phares. Assurez-vous qu'il s'agit bien des FEUX DE ROUTE. N'UTILISEZ PAS LES FEUX DE CROISEMENT.
6. Observez la visée de chaque faisceau de phare. La visée correcte est obtenue lorsque le faisceau le plus intense est centré sur le repère vertical de la surface de visée, 5 cm (2 po) au-dessous du repère horizontal.

7. Réglez chaque phare afin d'obtenir l'orientation correcte du faisceau en tournant le bouton dans le sens horaire pour lever, ou dans le sens antihoraire pour abaisser le faisceau.



Levier de marche

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE



Arrêtez complètement le VTT et mettez la transmission en position R. Le témoin lumineux de marche arrière doit être allumé.

AVERTISSEMENT

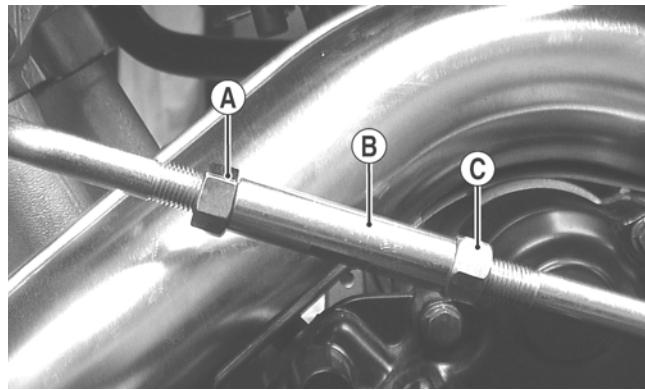
Ne passez jamais en marche arrière lorsque le VTT est en mouvement, car le véhicule pourrait s'arrêter soudainement, éjectant son utilisateur.

Si le voyant indicateur de marche arrière ne s'allume pas lors du passage en marche arrière, il est possible que le voyant soit défectueux, que le fusible ait sauté, que l'ampoule soit défectueuse, qu'une connexion soit desserrée ou corrodrée, ou qu'il soit nécessaire d'ajuster le levier. Pour régler, passer à Réglage du levier de vitesse.

RÉGLAGE DU LEVIER DE VITESSE

1. Retirez le siège; puis retirez le couvercle de moteur côté gauche.

2. Avec le commutateur d'allumage en position ON, desserrez le contre-écrou (A) (filetages gauche); puis desserrez le contre-écrou (C) et avec le levier de vitesse en position marche arrière, réglez l'attelage (B) jusqu'à la transmission est en position marche arrière et l'icône (R) affiche sur le LCD.



3. Serrez les contre-écrous bien; puis placez la transmission en chaque position et vérifiez le règlement correct.
4. Installez le couvercle de moteur côté gauche et le siège en vous assurant qu'il est soit bien en position.

REMARQUE: Un E (Erreur) dans l'icône de la position de l'engrenage indique qu'il n'y a aucun signal ou une faible connexion de fil de masse dans le circuit. Dépannez les raccords de faisceau, le raccord de contacteur de position de marche, l'interrupteur de position de marche et le raccord de LCD.

Châssis/soudures/portebagages

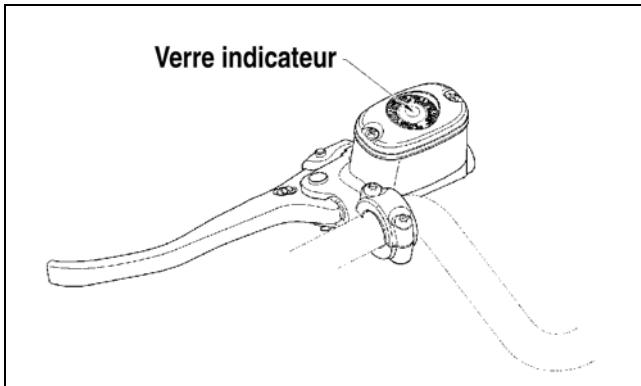
Le châssis, les soudures et les porte-bagages doivent subir une vérification périodique pour détecter les composants endommagés, gauchis, fendus, détériorés, brisés ou manquants. Si le remplacement ou la réparation requiert le retrait des composants, consultez la section 8.

Systèmes des freins hydrauliques

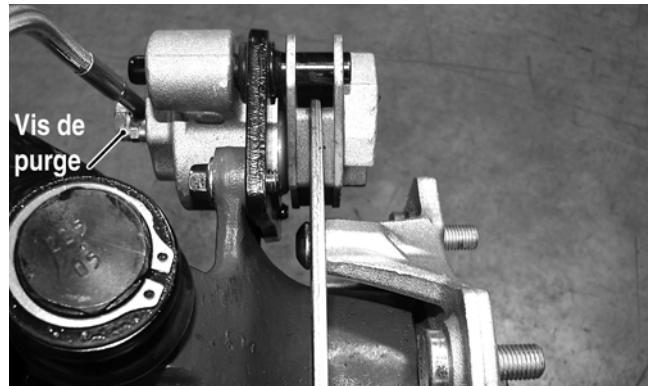
VÉRIFICATION/PURGE

Le système de freins hydrauliques a été rempli et purgé à l'usine. Pour vérifier et/ou purger le système de freins hydrauliques, respectez la procédure suivante.

1. Vérifiez le niveau du fluide de frein dans le réservoir avec le maître-cylindre à plat. Sur le levier de frein si le niveau dans le réservoir est adéquat, le verre indicateur semblera opaque. Si le niveau est bas, le verre indicateur semblera claire. Sur le frein auxiliaire, le niveau doit être entre les lignes MAX et MIN sur le réservoir.



738-420A



PR377C



AL681

2

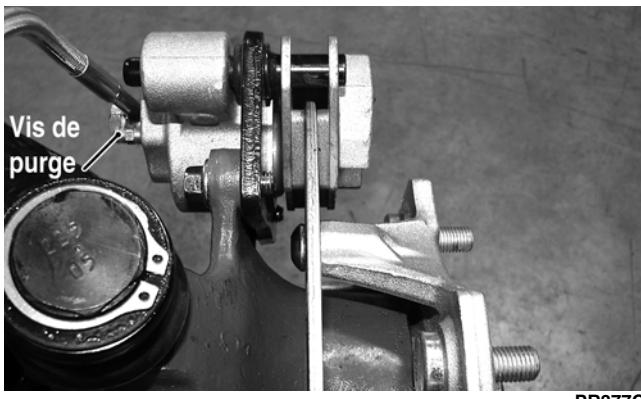
2. Actionnez le levier/pédale de frein plusieurs fois afin de vérifier la fermeté du levier. Si le levier n'est pas fermé, le système de freins doit être purgé.
3. Respectez la procédure suivante pour purger le système de freins principal.
 - A. Retirez le couvercle et remplissez le réservoir avec du fluide de frein DOT 4.
 - B. Installez et fixez le couvercle: ensuite, actionnez lentement le levier de frein plusieurs fois.
 - C. Retirez le bouchon protecteur, installez une extrémité d'un tuyau transparent sur une des vis de purge AVANT et placez l'autre extrémité dans un conteneur; puis en tirant une petite pression sur le levier de frein, ouvrez la vis de purge et observez afin des bulles d'air. Fermez la vis de purge avant de relâcher le levier de frein. Répétez cette procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.



AF637D



AF637D



PR377C

■REMARQUE: Au cours de la procédure de purge, surveillez attentivement le verre de niveau/réservoir afin de vous assurer qu'il y a toujours une quantité suffisante de liquide de frein. Si bas, faites l'appoint du réservoir avant de continuer la procédure de purge. Si un niveau suffisant de liquide n'est pas maintenu dans le réservoir, il y aura de l'air dans le circuit.

D. Répétez l'étape C jusqu'à ce que la pédale de frein soit ferme.

5. Vérifiez soigneusement tout le système de freins hydrauliques afin de vous assurer que tous les raccords soient bien serrés, que les vis de purge soient bien serrées, que les bouchons de protection soient installés et que le système ne présente aucune fuite.

ATTENTION

Ce système de freins hydrauliques est conçu pour fonctionner à l'aide de liquide de frein DOT 4 uniquement. S'il est nécessaire d'ajouter du liquide de frein, faites-le soigneusement, car le liquide de frein est très corrosif sur les surfaces peintes.

INSPECTION DES TUYAUX

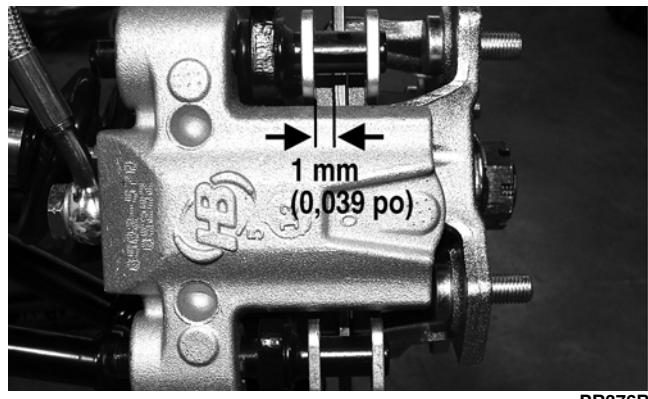
Inspectez soigneusement les tuyaux des freins hydrauliques pour détecter les fêlures ou autres dommages. Si les tuyaux sont endommagés, ils doivent être remplacés.

VÉRIFICATION/REEMPLACEMENT DES PLAQUETTES

Le jeu entre les plaquettes de frein et les disques de frein est réglé automatiquement à mesure que s'usent les plaquettes de frein. Le seul entretien requis est le remplacement des plaquettes de frein lorsque celles-ci indiquent une usure excessive. Vérifiez l'épaisseur de chaque plaque de frein comme suit.

■REMARQUE: Compte tenu de l'usure progressive des plaquettes de frein, il peut être nécessaire de faire l'appoint du liquide de frein du réservoir.

1. Retirez une roue avant.
2. Mesurez l'épaisseur de chaque plaque de frein.
3. Si l'épaisseur de l'une ou de l'autre des plaquettes est de moins de 1,0 mm (0,039 po), les plaquettes doivent être remplacées.



PR376B

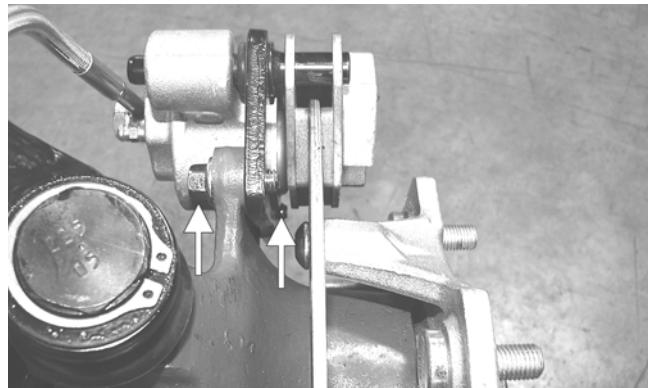
■REMARQUE: Toutes les plaquettes de frein doivent être remplacées en même temps.

4. Respectez la procédure suivante pour remplacer les plaquettes de frein.
 - A. Retirez la roue.
 - B. Retirez les vis à capuchon fixant le support de l'étrier au charbon; puis retirez les plaquettes.



PR237

- C. Installez les nouvelles plaquettes de frein.
- D. Fixez l'étrier du frein à la genouillère et/ou le logement de l'essieu en utilisant des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb·pi.



PR377B

- E. Installez la roue. Serrez à 40 lb·pi.
5. Assurez le rodage des plaquettes de frein (consultez la partie Rodage des plaquettes de frein dans cette section).

Rodage des plaquettes de frein

Les plaquettes de frein (tant hydrauliques qu'auxiliaires) doivent être rodées afin de fournir une efficacité de freinage maximale. La distance de freinage sera étendue jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient rodées correctement. Afin de roder les plaquettes de frein correctement, respectez la procédure suivante.

AVERTISSEMENT

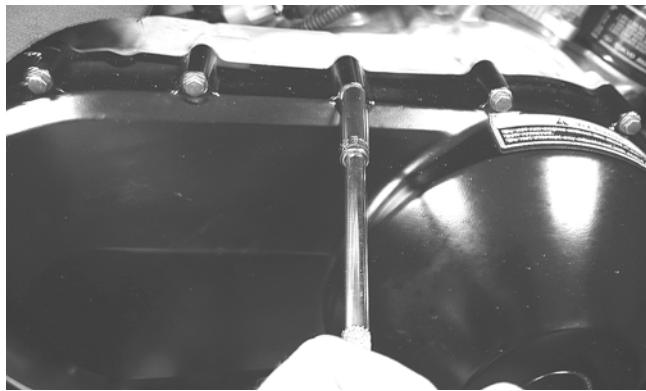
Des plaquettes de frein mal rodées peuvent causer une usure prématuée des plaquettes de frein ou une perte de l'efficacité de freinage. La perte de l'efficacité de freinage peut occasionner des blessures graves.

1. Choisissez une zone suffisamment grande pour accélérer jusqu'à 48 km/h (30 mi/h) et freiner complètement.
2. Accélérez jusqu'à 48 km/h (30 mi/h); ensuite, actionnez le levier de frein ou appliquez la pédale de frein auxiliaire pour décélérer jusqu'à 0 à 8 km/h (0 à 5 mi/h).
3. Répétez la procédure vingt fois pour chaque système de freins.
4. Ajustez le frein auxiliaire (au besoin).
5. Assurez-vous que le feu d'arrêt s'allume lorsque le levier manuel est actionné ou que la pédale de frein est enfoncée.

Vérification/remplacement de la courroie trapézoïdale

RETRAIT

1. Retirez le repose-pied de droite (consultez la section 8).
2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de la courroie trapézoïdale en prenant note de l'emplacement des boulons de longueurs différentes en prévision de l'assemblage; puis, à l'aide d'un maillet de caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle afin de desserrer celui-ci. Retirez le couvercle.

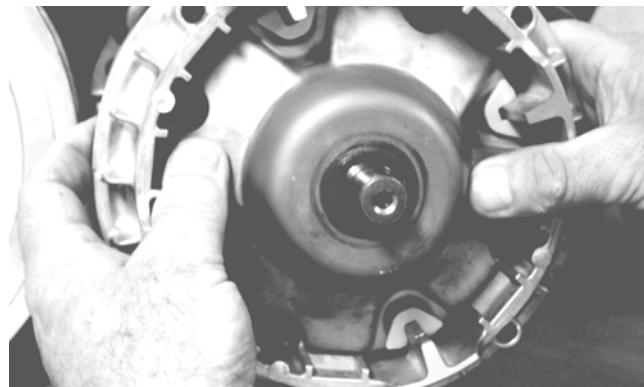


CD078

■**REMARQUE:** Prenez note de l'emplacement du fil de masse du moteur principal en prévision de l'assemblage.

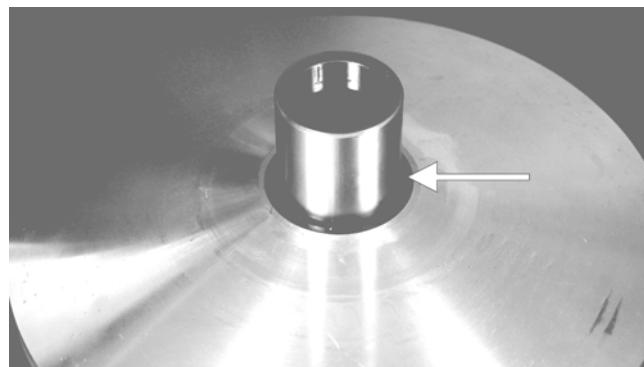
3. Retirez l'écrou qui fixe la face d' entraînement mobile; puis retirez la face. Prenez note d'une rondelle plate et l'épaisseur.

■**REMARQUE:** Gardez la face d' entraînement mené contre la face d' entraînement mené lors de la dépose ou de la pose d'un entraînement mené afin de prévenir la chute des roulements.



CD963

2

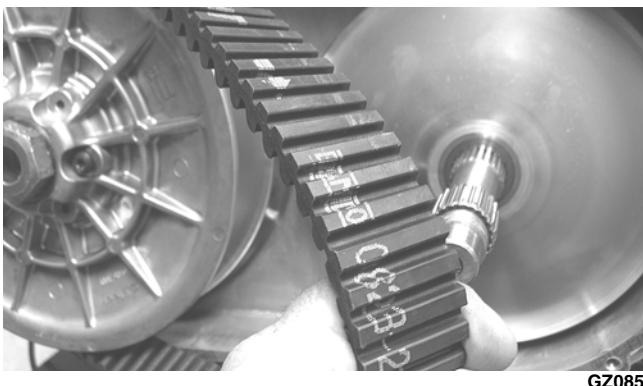


CD966A

4. Installez une vis à capuchon de couvercle CVT dans la face fixée de poulie menée; puis faites tourner la vis à capuchon dans le sens horaire pour ouvrir les faces de poulie. Retirez la courroie trapézoïdale.



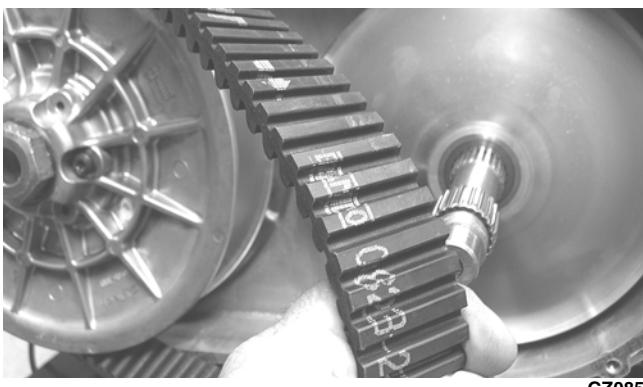
GZ076



GZ085

INSTALLATION

1. Positionnez la courroie trapézoïdale sur la poulie menée et sur l'arbre avant.



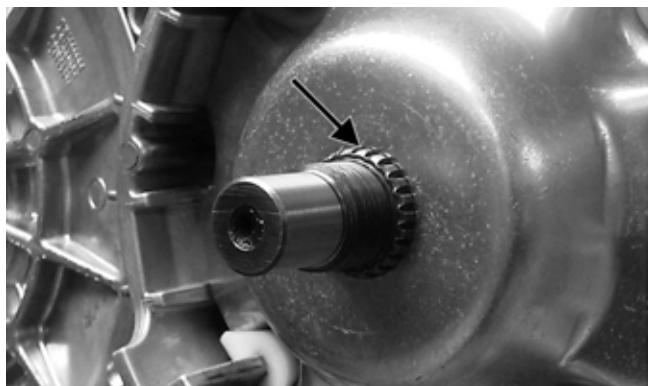
GZ085

■REMARQUE: Les flèches sur la courroie trapézoïdale devraient être dans la direction de tournage du moteur (avant).

2. Pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et l'entraînement mené amovible sur l'arbre de transmission. Fixez l'entraînement mené à l'aide d'une rondelle et d'un écrou (enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez l'écrou à 147 lb-pi (450) ou 165 lb-pi (H1/1000).

ATTENTION

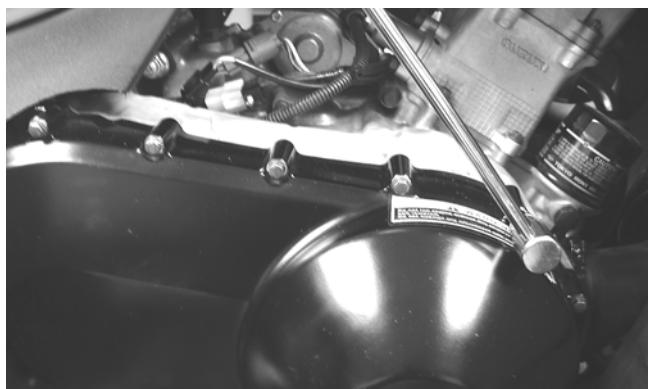
Assurez-vous que le plateau d'entraînement mené amovible est bien engagé dans les cannelures de l'arbre d'embrayage mené fixe avant de serrer l'écrou pour éviter une mauvaise lecture du couple. Si c'est le cas, l'ensemble pourrait se desserrer et endommager l'arbre et le disque d'embrayage.



GZ485A

■REMARQUE: À ce stade, le boulon-poussoir peut être retiré.

3. Faites tourner les poulies et la courroie trapézoïdale jusqu'à ce que celle-ci soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
4. Positionnez le joint du couvercle de la courroie trapézoïdale, puis installez le couvercle et fixez-le à l'aide des vis à capuchon, en vous assurant que les vis de longueurs différentes soient au bon endroit. Serrez les vis à capuchon à 8 lb-pi.



CD083

■REMARQUE: Assurez-vous que le fil de masse principal du moteur soit installé et fixé au bon endroit.

5. Installez le repose-pied de droite (consultez la section 8).
6. Attachez le garde-boue avant au repose-pied avec les deux vis à capuchon. Serrez bien.

SECTION 3 – MOTEUR/TRANSMISSION

3

TABLE DES MATIÈRES

Moteur/transmission.....	3-2
Spécifications (450).....	3-2
Spécifications (550/650/700).....	3-3
Spécifications (1000).....	3-3
Dépannage.....	3-4
Table des matières (450).....	3-7
Table des matières (550/650/700)	3-50
Table des matières (1000).....	3-96

Moteur/transmission

Cette section a été organisée en sous-sections suivant la progression d'une révision complète du moteur/de la transmission des VTT Arctic Cat.

Lors de la révision des moitiés centrales du carter moteur, le moteur/la transmission doit être retiré du châssis.

Lors de la révision des composants supérieurs, du côté gauche et du côté droit, il n'est pas nécessaire de retirer le moteur/la transmission du châssis.

■REMARQUE: Arctic Cat recommande l'usage de nouveaux joints, écrous de blocage et joints d'étanchéité lors de la révision du moteur/de la transmission.

■REMARQUE: Certaines des photographies et des illustrations qui figurent dans cette section sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas censées représenter des conditions réelles.

■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.

OUTILS SPÉCIAUX

Le technicien assurant la révision d'un moteur doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition. Référez-vous au Catalogue d'outils spécialisés pour la description d'outil approprié

Description	n/p
Ajusteur du dégagement de la soupape	0444-255
Blocs en V	0644-022
Clé à écrous	0444-153
Clé pour filtre à huile	0644-389
Compresseur de la poulie menée	0444-121
Compresseur de la poulie menée	0444-140
Ens. d'extracteur du rotor du magnéto	0444-254
Extracteur de l'axe du piston	0644-328
Extracteur du vilebrequin/Séparateur du carter	0444-152
Plaque de surface	0644-016
Support de bielle	0444-006
Support du moyeu du rouet de poulie	0444-007

■REMARQUE: Vous pouvez vous procurer les outils spéciaux auprès du service des pièces détachées d'Arctic Cat.

Spécifications (450)

SOUPAPES ET GUIDES		
Diamètre de collet de soupape	(admission) (échappement)	35,0 mm 30,5 mm
Jeu de soupape/poussoir (moteur froid)	(admission) (échappement)	0,10 mm 0,17 mm
Jeu de guide/tige de soupape (max.)	(admission) (échappement)	0,1 mm 0,3 mm
Diamètre intérieur de guide de soupape		5,000 à 5,012 mm
Diamètre extérieur de tige de soupape	(admission) (échappement)	4,975 à 4,990 mm 4,955 à 4,970 mm
Déviation de tige de soupape	(max.)	0,1 mm
Marge de soupape (admission)	(min.)	1,1 mm
Largeur de collet/siège de soupape	(min.)	0,99 mm
Angle de siège soupape	(admission/échappement)	45°-75°
Faux-rond de rotation du collet de soupape	(max.)	0,15 mm
Longueur libre de ressort de soupape	(min.)	44,73 mm
Tension de ressort de soupape à 32,5 mm (extérieure)		17,23 kg (37,98 lb)
ARBRE À CAMES ET CULASSE		
Hauteur de bossage de came (min.)	(admission) (échappement)	34,71 mm 34,48 mm
Jeu de culasse/tourillon d'arbre à cames	(max.)	0,074 mm
Diamètre intérieur de support de tourillon d'arbre à cames	(droit/centre) (gauche)	22,01 à 22,04 mm 17,51 à 17,54 mm
Diamètre extérieur de tourillon d'arbre à cames	(centre) (gauche) (droit)	21,959 à 21,980 mm 17,466 à 17,480 mm 21,966 à 21,980 mm
Déviation d'arbre à cames	(max.)	0,03 mm
Diamètre intérieur de culbuteur		10,00 à 10,15 mm
Diamètre extérieur d'axe de culbuteur		9,972 à 9,987 mm
Distorsion de culasse	(max.)	0,05 mm
Distorsion de couvercle de culasse	(max.)	0,05 mm
CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS		
Jeu de jupe de piston/cylindre		0,025 à 0,055 mm
Diamètre de piston à 8 mm de l'extrémité de jupe		88,96 à 89,01 mm
Alésage de cylindre		89,005 à 89,015 mm
Jeu d'extrémité libre de segment de piston (min.)	(1er) (2e)	8,0 mm 8,3 mm
Alésage x course		89,0 x 71,12 mm
Aplomb du cylindre	(max.)	0,01 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston – installé (min.)	(1er) (2e)	0,15 mm 0,30 mm
Jeu de segment de piston/gorge (max.)	(1er/2e)	0,06 mm
Largeur de gorge de segment de piston	(1er) (2e) (huile)	1,01 à 1,03 mm 1,21 à 1,23 mm 2,01 à 2,03 mm
Épaisseur de segment de piston	(1er) (2e)	0,97 à 0,99 mm 1,17 à 1,19 mm
Alésage d'axe de piston	(max.)	20,008 mm
Axe de piston	(min.)	19,994 mm
VILEBREQUIN		
Bielle (petite extrémité)	(max.)	20,021 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)		0,7 mm
Bielle (déviation de la petite extrémité)	(max.)	3,0 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids)		60,8 à 60,9 mm
Déviation de vilebrequin	(max.)	0,03 mm

Les spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

Spécifications (550/650/700)

SOUPAPES ET GUIDES	
Diamètre de collet de soupape (admission) (échappement)	31,6 mm 27,9 mm
Jeu souape/poussoir (moteur froid) (admission) (échappement)	0,1016 mm 0,1524 mm
Jeu de guide/tige de souape (admission/échappement)	0,013 mm
Déviation de tige/guide de souape (méthode oscillatoire) (max.)	0,35 mm
Diamètre intérieur de guide de souape	5,000 à 5,012 mm
Diamètre extérieur de tige de souape (admission/échappement)	4,972 à 4,987 mm
Déviation de tige de souape (max.)	0,1 mm
Épaisseur de tête de souape (min.)	2,3 mm
Longueur d'extrémité de tige de souape (min.)	3,97 mm
Largeur de collet/siège de souape (admission) (échappement)	2,25 mm 2,60 mm
Angle de siège de souape (admission/échappement)	45° 15' - 45° 30'
Faux-rond de rotation du collet de souape (max.)	0,2 mm
Longueur libre de ressort de souape (min.)	38,7 mm
Tension de ressort de souape à 31,5 mm (extérieure)	19,0 kg (42 lb)

ARBRE À CAMES ET CULASSE

Hauteur de bossage de came (min.) (admission/échappement)	33,53 mm
Jeu de culasse/tourillon d'arbre à cames (max.)	0,04 mm
Diamètre intérieur de support de tourillon d'arbre à cames (droit/centre) (gauche)	21,98 à 22,04 mm 17,48 à 17,53 mm
Diamètre extérieur de tourillon d'arbre à cames (droit/centre) (gauche)	21,96 à 21,98 mm 17,47 à 17,48 mm
Déviation d'arbre à cames (max.)	0,05 mm
Diamètre intérieur de culbuteur	12,000 à 12,018 mm
Diamètre extérieur d'axe de culbuteur	11,97 à 11,98 mm
Distorsion de cylindre/culasse (max.)	0,05 mm

CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS

Jeu de jupe de piston/cylindre	0,045 mm
Diamètre de piston à 15 mm de l'extrémité de la jupe (550/650)	97,948 à 97,962 mm
Diamètre de piston à 12 mm de l'extrémité de la jupe (700)	101,930 à 101,949 mm
Jeu de l'extrémité libre de segment de piston (min.) (1er/2e)	12,5 mm
Alésage x course	92 x 82 mm - 550 98 x 85 mm - 650 102 x 85 mm - 700
Aplomb du cylindre (max.)	0,01 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston – installé (min.)	0,36 mm
Jeu de segment de piston et gorge (max.) (1er/2e)	0,03 mm
Largeur de gorge de segment de piston (1er/2e) (huile)	1,202 à 1,204 mm 2,01 à 2,03 mm
Épaisseur de segment de piston (1er/2e)	1,970 à 1,990 mm
Alésage d'axe de piston (max.)	23,0 mm
Diamètre extérieur d'axe de piston (min.)	22,99 mm

VILEBREQUIN

Bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité) (max.)	23,021 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)	0,6 mm
Bielle à 150 mm (déviation de la petite extrémité) (max.)	0,3 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids)	71 mm
Déviation de vilebrequin (max.)	0,03 mm
Jeu de géroter de pompe à huile (max.)	0,15 mm

Spécifications (1000)

SOUPAPES ET GUIDES	
Diamètre de collet de souape (admission) (échappement)	31,6 mm 27,9 mm
Jeu souape/poussoir (moteur froid) (admission) (échappement)	0,1016 mm 0,1524 mm
Jeu de guide/tige de souape (admission/échappement)	0,013 mm
Déviation de tige/guide de souape (méthode oscillatoire) (max.)	0,35 mm
Diamètre intérieur de guide de souape	5,000 à 5,012 mm
Diamètre extérieur de tige de souape (admission/échappement)	4,972 à 4,987 mm
Déviation de tige de souape (max.)	0,1 mm
Épaisseur de tête de souape (min.)	2,3 mm
Longueur d'extrémité de tige de souape (min.)	3,97 mm
Largeur de collet/siège de souape (admission) (échappement)	2,25 mm 2,60 mm
Angle de siège de souape (admission/échappement)	45° 15' - 45° 30'
Faux-rond de rotation du collet de souape (max.)	0,2 mm
Longueur libre de ressort de souape (min.)	38,7 mm
Tension de ressort de souape (extérieure) à 31,5 mm	19,0 kg (42 lb)
ARBRE À CAMES ET CULASSE	
Hauteur de bossage de came (min.) (admission/échappement)	33,53 mm
Jeu de culasse/tourillon d'arbre à cames (max.)	0,04 mm
Diamètre intérieur de support de tourillon d'arbre à cames (droit/centre) (gauche)	21,98 à 22,04 mm 17,48 à 17,53 mm
Diamètre extérieur de tourillon d'arbre à cames (droit/centre) (gauche)	21,96 à 21,98 mm 17,47 à 17,48 mm
Déviation d'arbre à cames (max.)	0,05 mm
Diamètre intérieur de culbuteur	12,000 à 12,018 mm
Diamètre extérieur d'axe de culbuteur	11,97 à 11,98 mm
Distorsion de culasse (max.)	0,05 mm
Distorsion de couvercle de culasse (max.)	0,05 mm
CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS	
Jeu de jupe de piston/cylindre	0,05 mm
Diamètre de piston à 15 mm de l'extrémité de la jupe	91,949 à 97,959 mm
Jeu de l'extrémité libre de segment de piston (1er/2e) de piston (min.)	12,5 mm
Alésage x course	92 x 71,5 mm
Aplomb du cylindre (max.)	0,0075 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston – installé	0,36 mm
Jeu de segment de piston et gorge (max.) (1er) (2e)	0,034 mm 0,033 mm
Largeur de gorge de segment de piston (1er/2e) (huile)	1,202 à 1,204 mm 2,501 à 2,503 mm
Épaisseur de segment de piston (1er/2e)	1,170 à 1,195 mm
Alésage d'axe de piston (max.)	20,012 mm
Diamètre extérieur d'axe de piston (min.)	19,995 mm
VILEBREQUIN	
Bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité) (max.)	20,021 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)	0,95 mm
Bielle à 150 mm (déviation de la petite extrémité) (max.)	0,3 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids)	98 mm
Déviation de vilebrequin (max.)	0,03 mm
Jeu de géroter de pompe à huile (max.)	0,15 mm

Les spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

Dépannage

Problème: Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement (compression trop faible).

Situation	Remède
1. Jeu de soupape hors d'ajustement 2. Guides de soupape usés 3. Soupapes mal réglées 4. Segments de piston excessivement usés 5. Alésage de cylindre usé 6. Démarrer tourne trop lentement ou pas du tout	1. Ajustez le jeu. 2. Réparez ou remplacez les guides. 3. Réglez le moteur. 4. Remplacez les segments. 5. Remplacez ou réalisez le cylindre. 6. Consultez la section 5 - Dépannage.

Problème: Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement (pas d'étincelle).

Situation	Remède
1. Bougie d'allumage encrassée 2. Bougie d'allumage mouillée 3. Magnéto défectueuse 4. CDI/UCE défectueuse 5. Bobine d'allumage défectueuse 6. Fil haute tension ouvert ou court-circuité	1. Nettoyez ou remplacez la bougie d'allumage. 2. Nettoyez ou séchez la bougie d'allumage. 3. Remplacez la magnéto. 4. Remplacez le CDI/l'UCE. 5. Remplacez la bobine d'allumage. 6. Remplacez le fil haute tension.

Problème: Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement (le carburant n'arrive pas au carburateur/injecteur de carburant).

Situation	Remède
1. Tuyau d'aération du réservoir d'essence obstrué 2. Soupape à flotteur du carburateur défectueux 3. Tuyau de carburant obstrué 4. Tamis à carburant obstrués 5. Pompe de carburant défectueuse	1. Nettoyez le tuyau d'aération. 2. Remplacez la soupape. 3. Nettoyez ou remplacez le tuyau. 4. Nettoyez ou remplacez le tamis d'admission ou le tamis de sou-pape. 5. Remplacez la pompe de carburant.

Problème: Le moteur cale facilement.

Situation	Remède
1. Bougie d'allumage encrassée 2. Magnéto défectueuse 3. CDI/UCE défectueuse 4. Gicleurs de carburateur/injecteur de carburant obstrués 5. Jeu de soupape hors d'ajustement	1. Nettoyez la bougie d'allumage. 2. Remplacez la magnéto. 3. Remplacez le CDI/l'UCE. 4. Nettoyez les gicleurs/remplacez l'injecteur de carburant. 5. Ajustez le jeu.

Problème: Le moteur est bruyant (claquement de soupape excessif).

Situation	Remède
1. Jeu de soupape excessif 2. Ressort(s) de soupape faible(s) ou brisé(s) 3. Culbuteur – arbre de culbuteur usé 4. Arbre à cames usé 5. Poussoirs de soupape usés	1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez le(s) ressort(s). 3. Remplacez le culbuteur ou l'arbre. 4. Remplacez l'arbre à cames. 5. Remplacez les poussoirs.

Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir du piston).

Situation	Remède
1. Piston ou cylindre usé 2. Accumulation de carbone dans la chambre de combustion 3. Axe de piston ou alésage d'axe de piston usé 4. Segments de piston ou gorges de piston usés	1. Remplacez ou révisez le piston ou le cylindre. 2. Nettoyez la culasse et la piston. 3. Remplacez ou révisez la goupille ou l'alésage. 4. Remplacez les segments ou le piston.

Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir de la chaîne de distribution).

Situation	Remède
1. Chaîne étirée 2. Pignons usés 3. Mauvais fonctionnement du régulateur de tension	1. Remplacez la chaîne. 2. Remplacez les pignons. 3. Réparez ou remplacez le régulateur.

Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir du vilebrequin).

Situation	Remède
1. Roulement principal usé ou brûlé 2. Roulement d'extrémité de tige inférieure usé ou brûlé 3. Jeu latéral de bielle excessif	1. Remplacez le roulement. 2. Remplacez l'ensemble de vilebrequin. 3. Remplacez l'ensemble de vilebrequin.

Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir de la transmission).

Situation	Remède
1. Engrenages usés ou qui frottent 2. Cannelures usées 3. Engrenages primaires usés ou qui frottent 4. Roulements usés 5. Bague usée	1. Remplacez les engrenages. 2. Remplacez l'arbre ou les arbres. 3. Remplacez les engrenages. 4. Remplacez les roulements. 5. Remplacez la bague.

Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir de l'engrenage conique secondaire et de l'arbre mené final).

Situation	Remède
1. Engrenages coniques d'entraînement ou menés endommagés ou usés 2. Jeu d'engrènement excessif 3. Contact des dents incorrect 4. Roulement endommagé 5. Engrenages usés ou qui frottent 6. Cannelures usées 7. Jeu de poussée excessif de l'arbre mené final	1. Remplacez les engrenages. 2. Ajustez le jeu d'engrènement. 3. Ajustez le contact des dents. 4. Remplacez le roulement. 5. Remplacez les engrenages. 6. Remplacez l'arbre ou les arbres. 7. Remplacez la (les) rondelle(s) de butée.

Problème: Le moteur fonctionne mal au ralenti.

Situation	Remède
1. Jeu de soupape hors d'ajustement 2. Soupapes mal assujetties 3. Guides de soupape défectueux 4. Culbuteurs ou arbre de culbuteur usés 5. Magnéto défectueuse 6. CDI/UCE défectueuse 7. Bougie d'allumage encrassée ou écartement trop large 8. Bobine d'allumage défectueuse 9. Flooteur hors d'ajustement 10. Gicleurs obstrués 11. Vis pilote mal réglée 12. Injecteur de carburant obstrué	1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez ou révisez les sièges ou les soupapes. 3. Remplacez les guides. 4. Remplacez les culbuteurs ou les arbres. 5. Remplacez la magnéto. 6. Remplacez le CDI/l'UCE. 7. Ajustez l'écartement ou remplacez la bougie d'allumage. 8. Remplacez la bobine d'allumage. 9. Ajustez la hauteur du flotteur. 10. Nettoyez les gicleurs. 11. Ajustez la vis pilote. 12. Remplacez l'injecteur de carburant.

Problème: Le moteur fonctionne mal à haute vitesse.

Situation	Remède
1. Tr/min élevé malgré le limiteur de tr/min 2. Ressorts de soupape faibles 3. Guides de soupape hors d'ajustement 4. Cames – culbuteurs – poussoirs usés 5. Écartement d'électrodes trop étroit 6. Bobine d'allumage défectueuse 7. Niveau de flotteur trop bas 8. Filtre à air obstrué 9. Tuyau de carburant obstrué 10. Pompe de carburant défectueuse	1. Passez à une vitesse supérieure – ralentissez. 2. Remplacez les ressorts. 3. Ajustez le guide. 4. Remplacez les cames, les culbuteurs ou les poussoirs. 5. Ajustez l'écartement. 6. Remplacez l'huile d'allumage. 7. Ajustez la hauteur du flotteur. 8. Nettoyez le filtre à air. 9. Nettoyez ou remplacez le tuyau. 10. Remplacez la pompe de carburant.

Problème: La fumée d'échappement est sale ou épaisse.

Situation	Remède
1. Huile de moteur trop plein ou contaminée 2. Segments de piston ou cylindre usés 3. Guides de soupape usés 4. Paroi de cylindre rayée ou éraflée 5. Tiges de soupape usées 6. Joints d'étanchéité de tiges défectueux	1. Vidangez le trop-plein d'huile ou changez l'huile. 2. Remplacez ou révisez les segments ou le cylindre. 3. Remplacez les guides. 4. Remplacez ou révisez le cylindre. 5. Remplacez les soupapes. 6. Remplacez les joints d'étanchéité de tiges.

Problème: Le moteur manque de puissance.

Situation	Remède
1. Jeu de soupape incorrect 2. Ressorts de soupape faibles 3. Guides de soupape incorrect 4. Segment(s) de piston ou cylindre usés 5. Soupapes mal assujetties 6. Bougie d'allumage encrassée 7. Culbuteurs ou arbres usés 8. Écartement d'électrodes incorrect 9. Gicleurs de carburateur/injecteur de carburant obstrués 10. Niveau du flotteur hors d'ajustement 11. Filtre à air obstrué 12. Huile de moteur trop plein ou contaminée 13. Fuite d'air dans la tubulure d'admission 14. Chaîne à cames usée	1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez les ressorts. 3. Récalagez l'engrenage de soupape. 4. Remplacez ou révisez les segments ou le cylindre. 5. Réparez les sièges. 6. Nettoyez ou remplacez la bougie d'allumage. 7. Remplacez les culbuteurs ou les arbres. 8. Ajustez l'écartement ou remplacez la bougie d'allumage. 9. Nettoyez les gicleurs – remplacez l'injecteur. 10. Ajustez la hauteur du flotteur. 11. Nettoyez le filtre à air. 12. Vidangez le trop-plein d'huile ou changez l'huile. 13. Resserrez ou remplacez la tubulure d'admission. 14. Remplacez la chaîne à cames.

Problème: Le moteur surchauffe.

Situation	Remède
<ul style="list-style-type: none">1. Accumulation excessive de carbone dans la calotte de piston2. Manque d'huile3. Octane faible ou essence de mauvaise qualité4. Pompe à huile défectueuse5. Circuit d'huile obstrué6. Niveau d'essence dans la cuve trop bas7. Fuite d'air dans la tubulure d'admission8. Niveau de liquide de refroidissement bas9. Ventilateur qui fonctionne mal10. Contacteur de ventilateur qui fonctionne mal11. Thermostat coincé ou fermé12. Tuyaux ou bouchon de radiateur endommagés ou obstrués	<ul style="list-style-type: none">1. Nettoyez le piston.2. Ajoutez de l'huile.3. Vidangez et changez l'essence.4. Remplacez la pompe.5. Nettoyez le circuit.6. Ajustez la hauteur du flotteur.7. Resserrez ou remplacez la tubulure d'admission.8. Remplissez puis examinez le système afin de repérer les fuites.9. Vérifiez le fusible du ventilateur ou remplacez le ventilateur.10. Remplacez le contacteur du ventilateur.11. Remplacez le thermostat.12. Dégagez l'obstruction et remplacez les tuyaux.

Table des matières (450)

Retrait du moteur/de la transmission	3-7
Composants supérieurs	3-9
Retrait des composants supérieurs	3-9
Révision des composants supérieurs	3-12
Installation des composants supérieurs	3-19
Composants du côté gauche	3-23
Retrait des composants du côté gauche	3-23
Révision des composants du côté gauche	3-26
Installation des composants du côté gauche	3-28
Composants du côté droit	3-30
Retrait des composants du côté droit	3-30
Révision des composants du côté droit	3-33
Installation des composants du côté droit	3-34
Composants centraux du carter moteur	3-37
Séparation des moitiés du carter moteur	3-38
Désassemblage d'une moitié du carter moteur	3-38
Révision des composants centraux du carter moteur	3-40
Assemblage d'une moitié du carter moteur	3-45
Raccordement des moitiés du carter moteur	3-47
Installation du moteur/de la transmission	3-48

Retrait du moteur/ de la transmission

De nombreuses procédures de révision peuvent être accomplies sans qu'il soit nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis. Lisez attentivement la REMARQUE introduisant chaque sous-section à ce sujet.

☞ À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser des Composants supérieurs, des Composants du côté gauche ou des Composants du côté droit, alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

☞ À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser/remplacer les joints d'huile du couvercle du magnéto ou le filtre à tamis d'huile (situé au-dessous du bloc moteur/transmission), alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

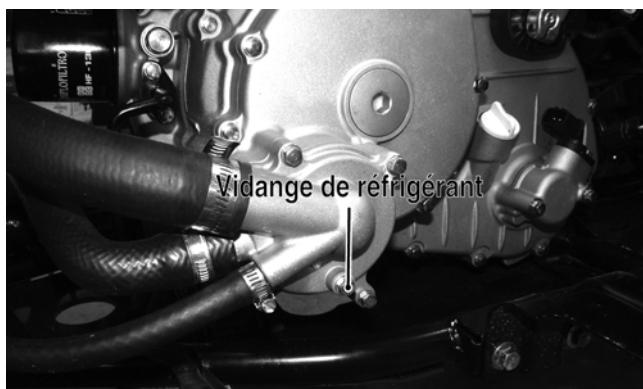
Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

⚠ AVERTISSEMENT

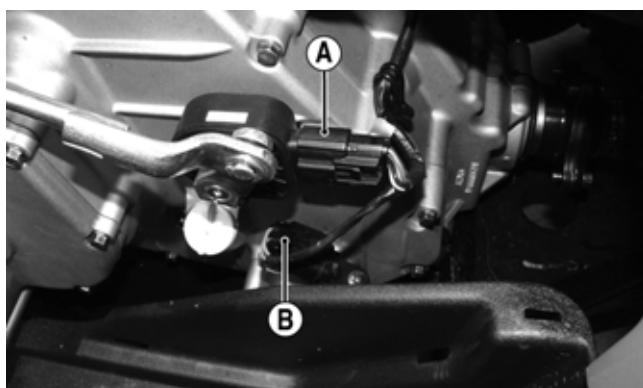
Assurez-vous que le VTT soit solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

1. Retirez le siège et la plateau d'outils; puis débranchez le câble de batterie négatif.

2. Retirez le garde-pieds de gauche, le repose-pied et l'ensemble du support de garde-pieds; vidangez ensuite le liquide de refroidissement dans un contenant approprié.



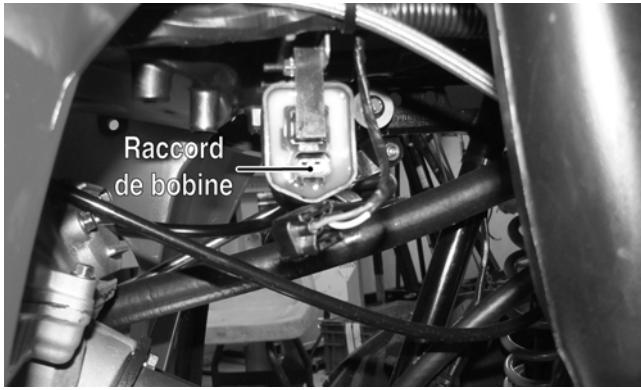
3. À partir du côté gauche, retirez le raccord de capteur de position d'engrenage (A) et le raccord de capteur de vitesse (B).



4. Vidangez l'huile du moteur dans un bocal approprié.
5. Retirez le compartiment de rangement; puis retirez le tuyau d'admission d'air du logement de filtre à air et corps d'accélérateur.

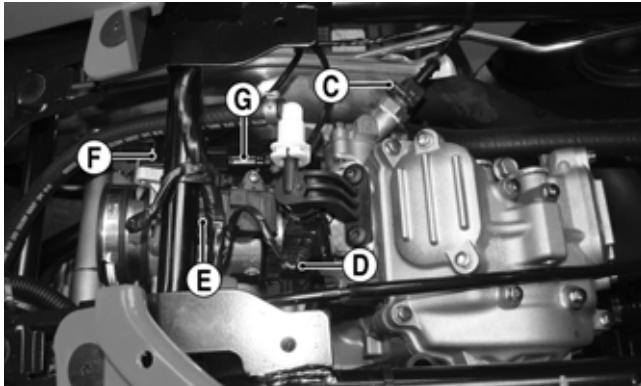


6. Retirez les conduits d'admission et d'évacuation d'air du logement de la transmission CVT.
7. Desserrez le collier qui fixe le logement de filtre à air à l'avant de air inlet duct; puis débranchez le raccord de bobine et retirez le capuchon de bougie de la bougie.



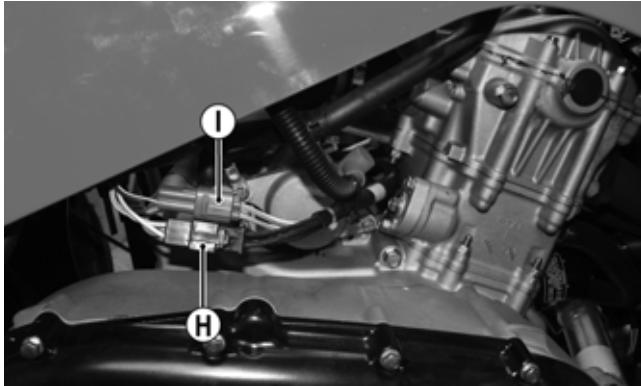
FI519A

8. Déconnectez le tuyau de reniflard de carter moteur du logement du filtre à air et retirer l'ensemble du filtre à air.
9. À partir de côté haut, retirez le raccord de capteur de température de réfrigérant (ECT) (C), le raccord d'injecteur de carburant (D), le raccord de capteur de pression absolue de tubulure (MAP) (E), idle step control (ISC) connector (F) et le raccord de capteur de position d'accélérateur (TPS) (G).

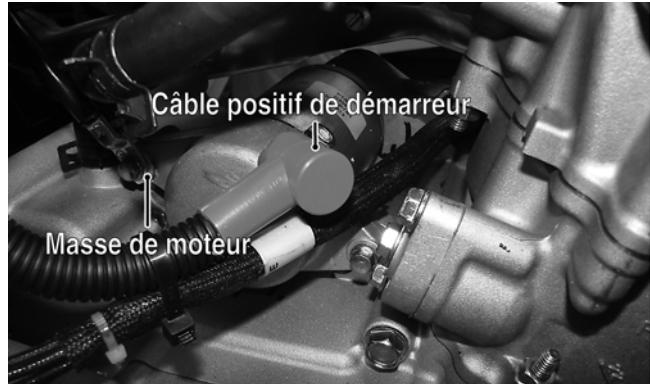


FI522A

10. À partir du côté droit, débranchez le raccord de stator (H) et le raccord de capteur de position de vilebrequin (I) du harnais principal; puis débranchez le câble positif du moteur de démarreur et le câble de masse de moteur de la bride de montage du démarreur.

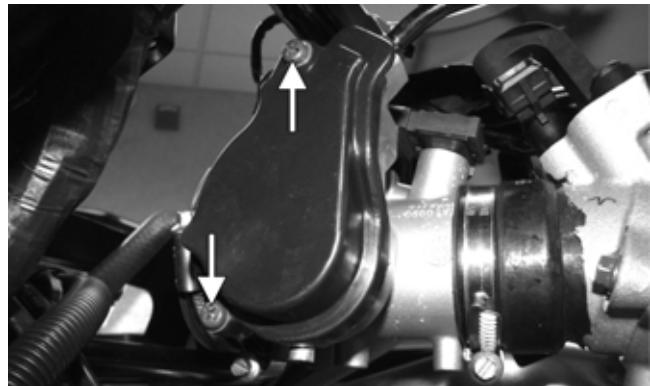


FI523A



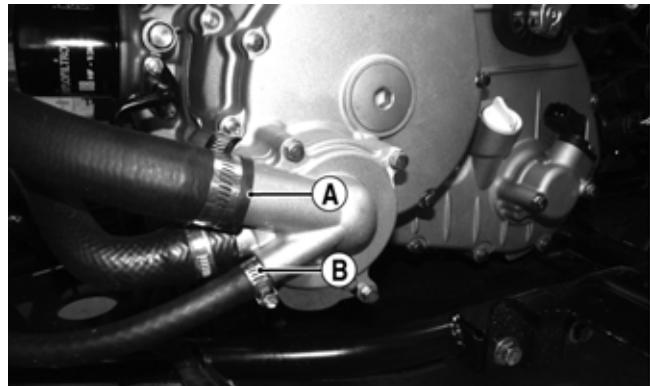
FI532A

11. Retirez les écrans qui fixent le couvercle de bras d'accélérateur au corps d'accélérateur; puis desserrez le contre-écrou de câble d'accélérateur et retirez le câble d'accélérateur.

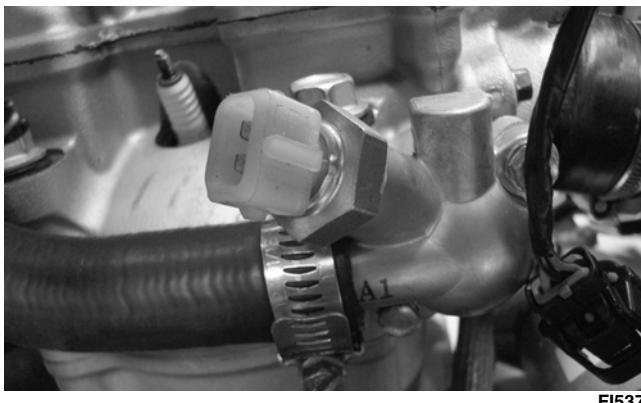


FI536A

12. Retirez les vis à capuchon qui fixent le tuyau d'échappement au culasse; puis retirez les ressorts qui fixent le silencieux au tuyau d'échappement.
13. Retirez le silencieux et le tuyau d'échappement. Prenez note d'un joint grafoil sur chaque extrémité de tuyau d'échappement.
14. Retirez les tuyaux de refroidissement (A) et (B) de la pompe à eau; puis retirez le tuyau de réfrigérant supérieur du logement de thermostat.



FI530B



FI537

15. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent la transmission arrière à la bride d' entraînement de sortie.
16. Supportez le moteur et retirez les deux boulons traversant fixant le bâti-moteur au châssis; déplacez ensuite le moteur suffisamment vers l'arrière pour désengager la transmission avant et retirez le moteur par le côté gauche.

Composants supérieurs

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

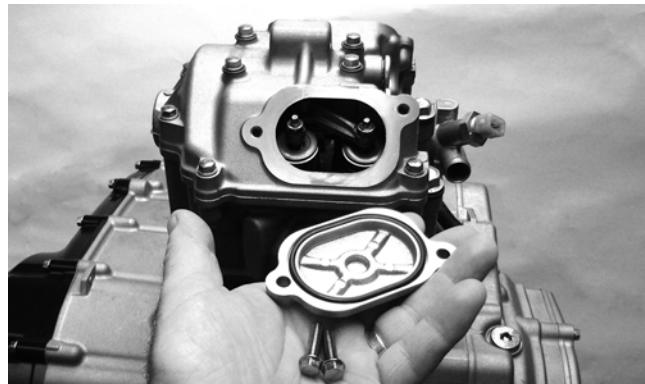
Retrait des composants supérieurs

A. Couvercle de culasse/culbuteurs B. Culasse/arbre à cames

■REMARQUE: Retirez la bougie d'allumage, le bouchon de visite du calage et la couvercle de magnéto externe; puis, à l'aide d'un clé approprié, faites pivoter le vilebrequin jusqu'au point mort haut de la course de compression.

■REMARQUE: Arctic Cat recommande l'usage de nouveaux joints, écrous de blocage et joints d'étanchéité lors de la révision du moteur/de la transmission.

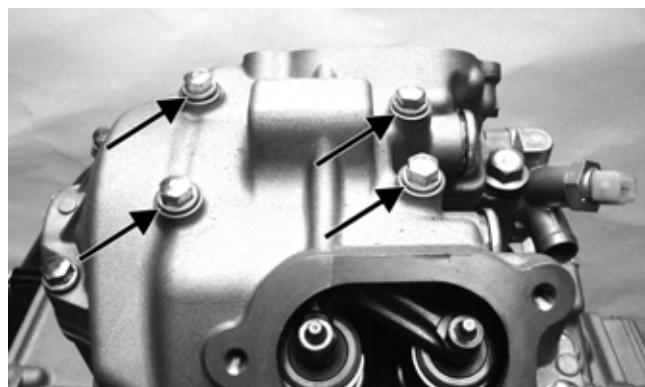
1. Retirez les vis à capuchon qui fixent les deux couvercles de poussoir. Retirez les deux couvercles de poussoir. Prenez note des joints torique.



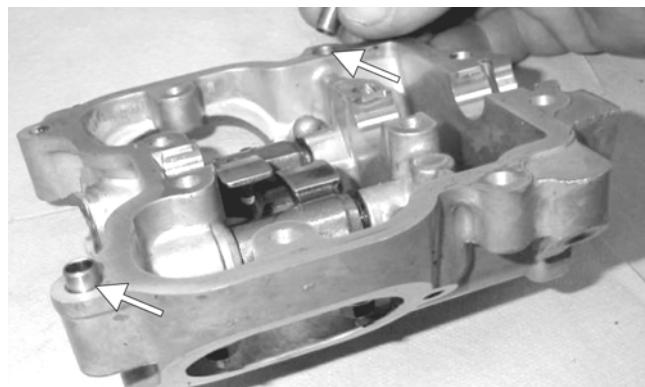
FI603

■REMARQUE: Gardez les attaches métalliques de montage avec les couvercles en prévision de l'assemblage.

2. Retirez les vis à capuchon du couvercle de culasse. Prenez note des rondelles de caoutchouc qui se trouvent sur les quatre vis à capuchon du dessus; retirez le couvercle. Prenez note de l'orientation du bouchon de culasse et retirez-le. Prenez également note de l'emplacement des deux goupilles d'alignement.



FI606A

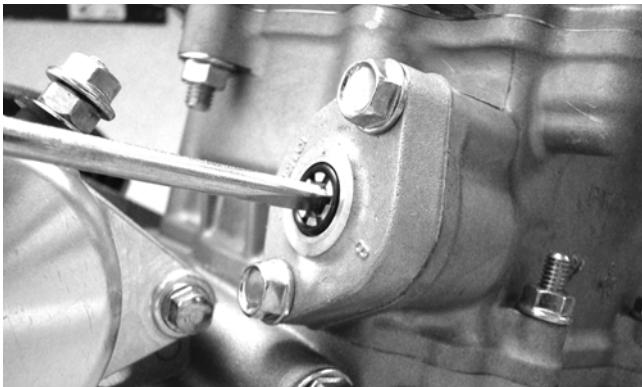


MD1354A

3. Retirez la vis à capuchon du régleur de tension; puis en utilisant d'un tournevis standard, desserrez la tension de chaîne à cames par tournant la vis de réglage dans le sens horaire jusqu'il verouillé.



FI607A



FI608

4. Pliez les languettes de la rondelle et retirez les deux vis à capuchon qui fixent le pignon denté à l'arbre à cames.



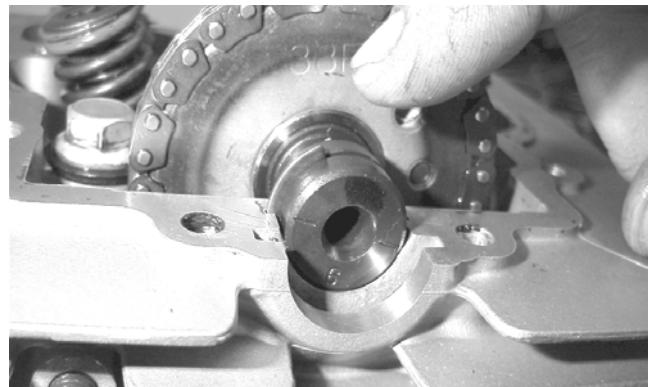
FI612

5. À l'aide d'un poinçon, faites tourner l'anneau en C dans sa gorge jusqu'à ce qu'il se trouve hors de la culasse, puis retirez-le.



FI613

■REMARQUE: Prenez garde à ne pas échapper l'anneau en C dans le carter moteur.



MD1131

6. En prenant note des repères de calage en prévision de l'installation; détachez le pignon denté de l'arbre à cames. Tout en tenant la chaîne à cames, faites glisser le pignon denté et l'arbre à cames hors de la culasse. Prenez note de la goupille d'alignement.

■REMARQUE: Enroulez la chaîne autour du cylindre et fixez-la afin d'éempêcher qu'elle ne tombe dans le carter moteur.



FI620

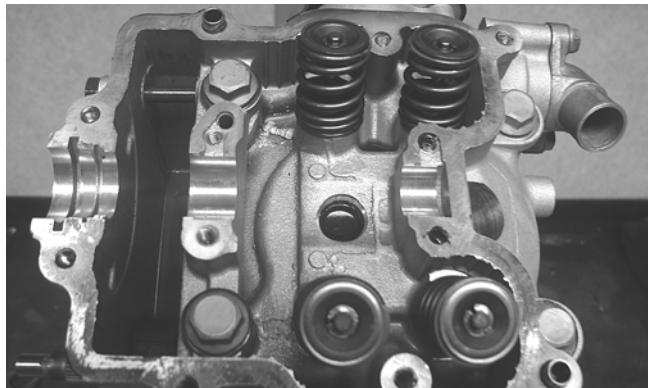


FI617A

7. Retirez le boulon de pivot de tendeur de chaîne à cames et retirez le tendeur de chaîne; puis retirez les deux écrous qui fixent la culasse au cylindre.



FI616



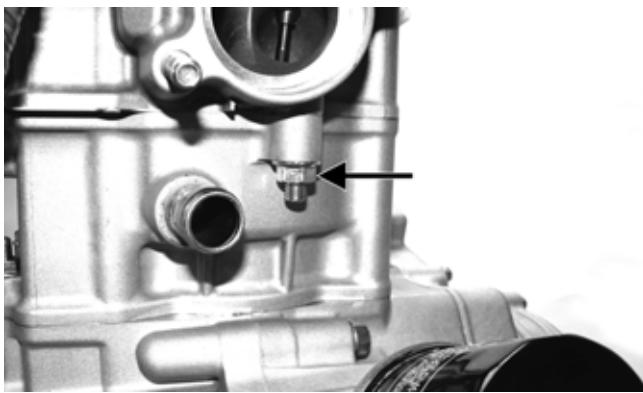
CD211



FI617

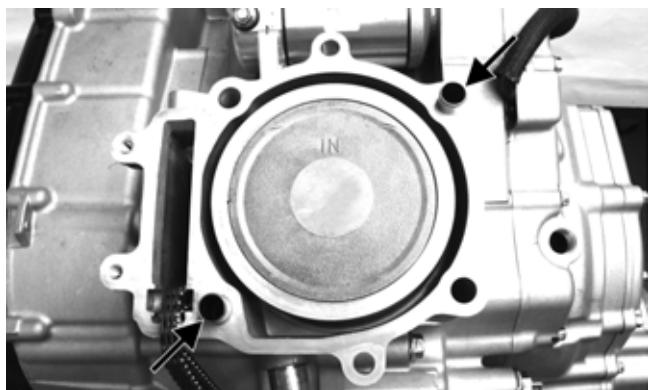


FI618A



FI619A

8. Retirez les quatre vis à capuchon et rondelles de culasse. Notez que les deux vis à capuchon à droite de la culasse, côté pignon denté à cames, sont plus longues que les deux vis à capuchon se trouvant à gauche (côté bougie).



FI621

À CE STADE

Pour la révision des soupapes et de la culasse, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

10. Retirez le guide de chaîne à cames.

À CE STADE

Pour l'inspection du guide de chaîne à cames, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.



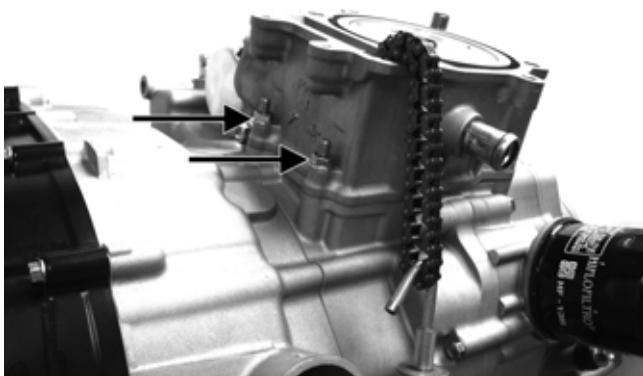
FI621

C. Cylindre

D. Piston

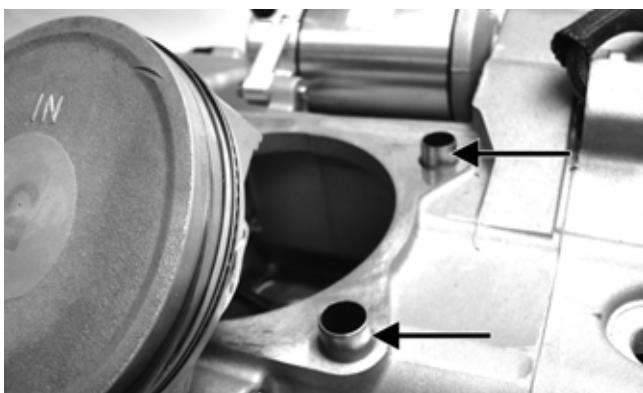
■REMARQUE: Les étapes 1 à 10 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

11. Retirez les deux écrous qui fixent le côté droit du cylindre à la moitié droite du carter moteur.



FI622A

12. Soulevez le cylindre du carter moteur en prenant soin de ne pas laisser le piston tomber contre le carter moteur. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.



FI624A

À CE STADE

Pour la révision du cylindre, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

ATTENTION

Lors du retrait du cylindre, assurez-vous de soutenir le piston afin d'éviter d'endommager le carter moteur et le piston.

13. À l'aide d'un poinçon, retirez le circlip de l'axe du piston. Prenez garde de ne pas le laisser tomber dans le carter moteur.



FI625

14. À l'aide de l'Extracteur de l'axe du piston, retirez l'axe du piston. Prenez note du circlip du côté opposé. Retirez le piston.

■REMARQUE: Il est recommandé de retirer le circlip du côté opposé avant d'employer l'extracteur.



MD1219

■REMARQUE: Soutenez la bielle à l'aide d'élastiques afin d'éviter de l'endommager, ou installez un support de bielle.

ATTENTION

Ne laissez pas la bielle tomber à l'intérieur du carter moteur, sous peine de graves dommages en cas de rotation du vilebrequin.

À CE STADE

Pour la révision du piston, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

À CE STADE

Pour la révision des composants centraux du carter moteur seulement, consultez la partie Retrait des composants du côté gauche.

Révision des composants supérieurs

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

SOUPAPES

Lors de la révision des soupapes, inspectez les sièges, les tiges, les surfaces et les extrémités de tiges des soupapes afin de repérer les alvéoles, les brûlures ou d'autres signes indiquant une usure anormale.

■REMARQUE: Lorsqu'une soupape est hors tolérances, elle doit être remplacée.

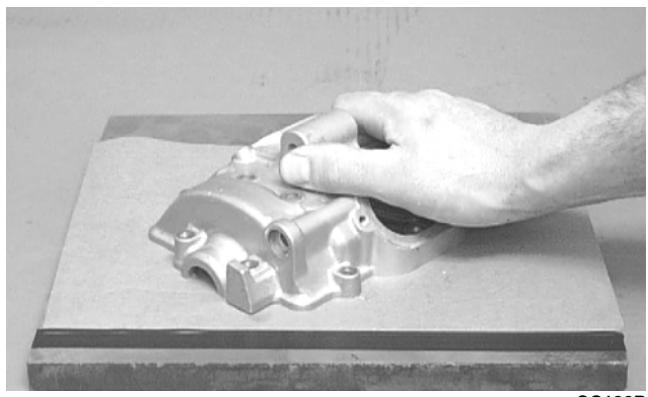
Nettoyage/inspection du couvercle de culasse

■REMARQUE: Si le couvercle de culasse ne peut pas être mis d'aplomb, la culasse doit être remplacée.

- Nettoyez le couvercle de culasse dans un solvant nettoyeur de pièces.
- Placez le couvercle de culasse sur la Plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le couvercle de culasse sur la plaque comme si vous traciez le chiffre huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le couvercle de culasse en un mouvement de chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

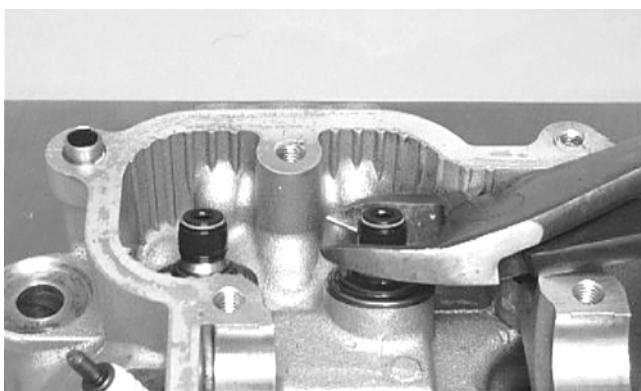
ATTENTION

Ne poncez pas excessivement la surface d'étanchéité sous peine d'endommager l'arbre à cames. Vérifiez toujours le jeu de l'arbre à cames lorsque que vous refaites le revêtement d'étanchéité du couvercle de culasse.



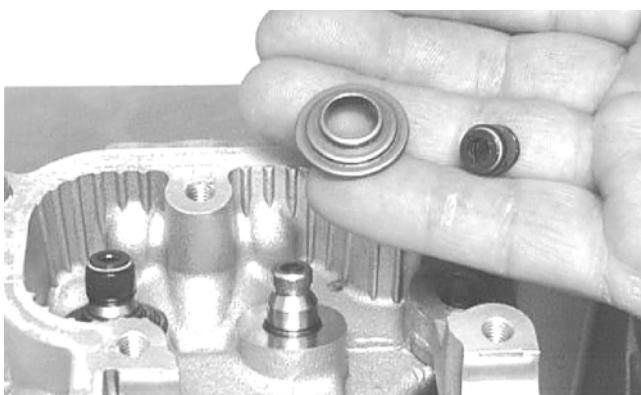
CC130D

- Retirez la rondelle d'étanchéité et le siège de soupape inférieur. Mettez la rondelle d'étanchéité de soupape au rebut.



CC134D

3



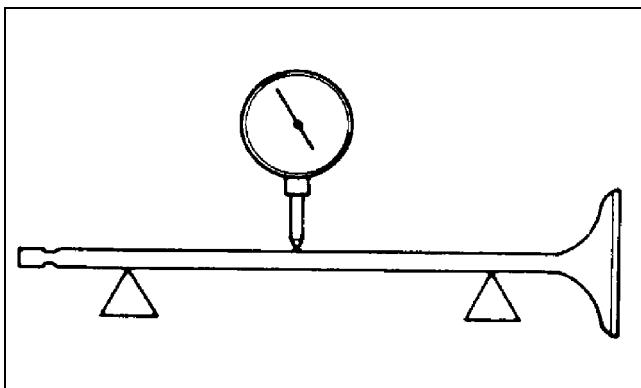
CC136D

■REMARQUE: Les joints d'étanchéité de soupape doivent être remplacés.

- Retirez les ressorts de soupape, puis retournez la culasse et retirez les soupapes.

Mesurage de la déviation de tige de soupape

- Soutenez chaque extrémité de tige de soupape à l'aide des Blocs en V, puis vérifiez la déviation de tige de soupape à l'aide d'un comparateur mécanique.



ATV-1082

- La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage du diamètre extérieur de la tige de soupape

- À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de la tige de soupape.

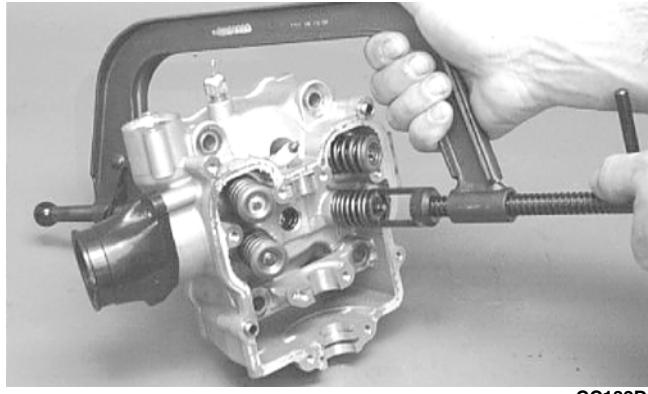
ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

Retrait des soupapes

■REMARQUE: Conservez toutes les soupapes et les composants de soupape ensemble. Prenez note de la position originale de chaque jeu de soupape en prévision de l'installation. Replacez chaque jeu de soupape dans sa position originale lors de l'installation.

- À l'aide d'un compresseur de ressort de soupape, compressez les ressorts de soupape et retirez les retenues de soupape. Prenez note de l'attache de ressort supérieure.



CC132D

- Les échelles de diamètre acceptables doivent être conformes aux spécifications.

Mesurage de la largeur de collet/siège de soupape

- À l'aide d'un calipers, mesurez la largeur du collet de soupape.

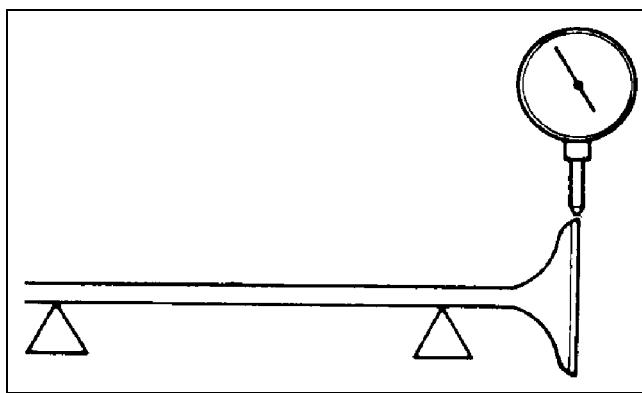


FI367

- Le largeur acceptable doit être à ou au-dessus des spécifications.

Mesurage du faux-rond de rotation du collet de soupape

- Installez un comparateur mécanique sur la plaque de surface, puis placez la tige de soupape sur un jeu de blocs en V.
- Positionnez le point de contact du comparateur mécanique sur le bord extérieur du collet de soupape, puis mettez le comparateur à zéro.



ATV1082A

- Faites tourner la soupape sur les blocs en V.
- La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage du guide de soupape (diamètre intérieur)

- Insérez une jauge mâchoire à mi-chemin dans chaque alésage de guide de soupape, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.
- L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.
- Si un guide de soupape est hors tolérances, la culasse doit être remplacée.

Révision des soupape/guides de soupape/sièges de soupape

Si les valves, les guides de soupape ou les sièges de soupape requièrent une révision ou un remplacement, Arctic Cat recommande que les composants soient amenés à un atelier de mécanique qualifié pour la révision.

ATTENTION

Si n'importe quelle valve est décolorée ou piquée ou si la surface du siège est usée, la valve doit être remplacé. Ne tentez pas de broyer une valve sans quoi de sérieux dommages peuvent se produire.

Mesurage du culbuteur (diamètre intérieur)

- À l'aide d'un pied à coulisse à cadran, mesurez le diamètre intérieur du culbuteur.
- L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme selon les spécifications.

Mesurage de l'arbre du culbuteur (diamètre extérieur)

- À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de l'arbre de culbuteur.
- L'échelle de diamètre extérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Installation des soupapes

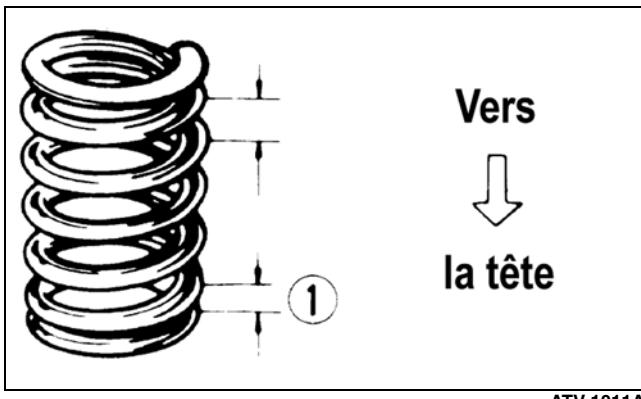
- Appliquez de la graisse sur la surface intérieure des joints d'étanchéité de soupape, puis placez un siège de ressort inférieur et un joint d'étanchéité de guide de soupape sur chaque guide de soupape.



CC144D

- Installez chaque soupape dans sa position originale.
- Installez les ressorts de soupape, l'extrémité peinte du ressort à l'opposé de la culasse.

REMARQUE: Si la peinture n'est pas visible, orientez les extrémités les plus comprimées des ressorts vers la culasse.



ATV-1011A

- Placez une attache de ressort sur les ressorts de soupape, puis, à l'aide du compresseur de ressorts de soupape, compressez les ressorts de soupape et installez les retenues de soupape.



CC132D

PISTON

REMARQUE: Lorsqu'un piston, des segments ou une goupille sont hors tolérances, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de piston

- À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non métallique, dégarez toute accumulation de carbone du haut de piston.
- Inspectez le piston afin de repérer les fissures dans l'axe, le bossage, le haut et la jupe du piston.
- Inspectez le piston afin de repérer les marques de grippage ou les rayures. Si le piston est rayé ou grippé, remplacez-le par un nouveau.
- Inspectez le périmètre de chaque piston afin de repérer les signes de fuite des gaz indiqué par une décoloration foncée. Une «fuite» est causé par des pistons usés, du carbone en excès dans les gorges de segment de piston ou un faux-rond de cylindre.

Retrait des segments de piston

- En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.



CC400D

- Retirez chaque segment en l'amenant vers le haut du piston tout en le faisant tourner hors de sa gorge.

REMARQUE: Lors de l'installation de nouveaux segments, installez un jeu complet.

Nettoyage/inspection des gorges de segment de piston

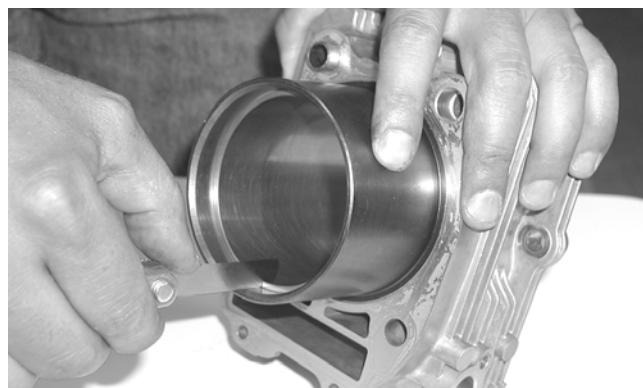
- Prenez un vieux segment de piston, brisez-le en deux morceaux, puis rectifiez-en l'extrémité à un angle pointu de 45°.
- En employant le segment aiguisé comme outil, dégarez le carbone des gorges de segments. Assurez-vous de positionner le segment avec son côté effilé vers le haut.

ATTENTION

Un nettoyage incorrect des gorges de segments à l'aide du mauvais type de nettoyeur de gorge de segment endommagera gravement le piston.

Mesurage du jeu en bout de segment de piston (installé)

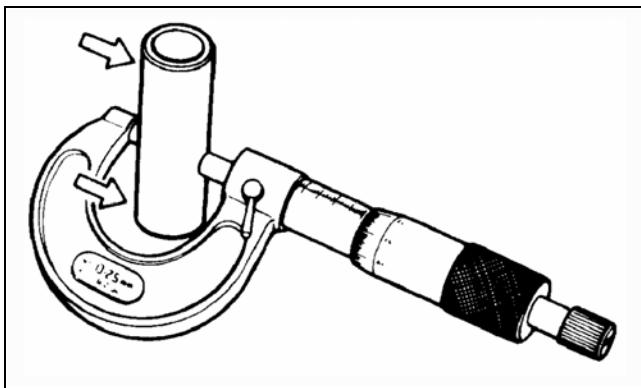
- Placez chaque segment de piston dans la section d'usure du cylindre. Utilisez le piston afin de bien positionner chaque segment dans le cylindre.
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu en bout. Le jeu en bout acceptable doit être entre les spécifications.



CC995

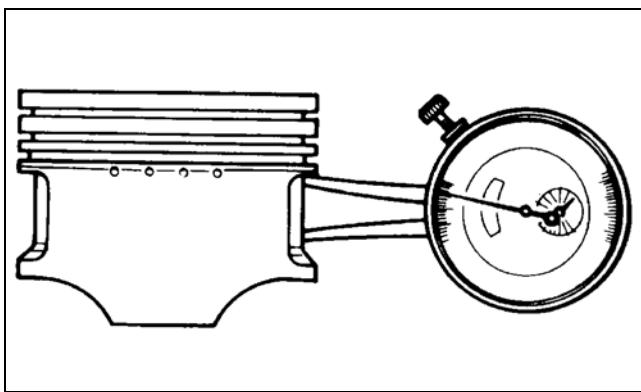
Mesurage de l'axe de piston, l'extrémité petite de la bielle et de l'alésage de l'axe de piston

- Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de piston à chaque extrémité et au centre. Si la mesure ne conforme aux spécifications, l'axe de piston doit être remplacé.



ATV-1070

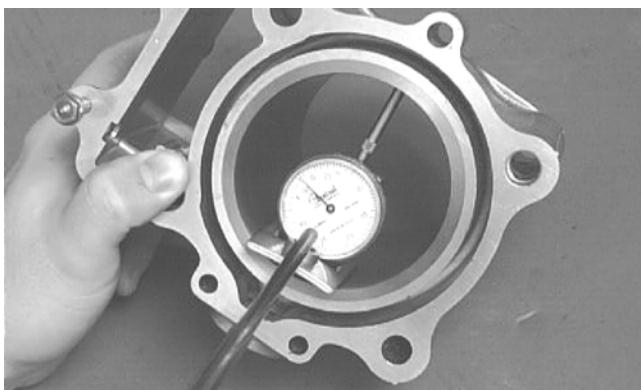
- Inspectez et mesurez la petite extrémité de la bielle. Si la mesure dépasse les valeurs spécifiées, la bielle doit être remplacée (voir Composants centraux du carter moteur dans cette section).
- Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Mesurez deux fois pour plus de précision. Le diamètre ne doit pas dépasser les spécifications. Si le diamètre dépasse les spécifications, le piston doit être remplacé.



ATV-1069

Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

- Mesurez le cylindre d'un bout à l'autre à six endroits.



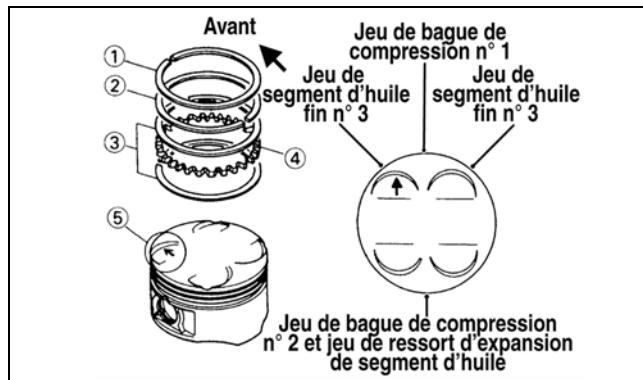
CC127D

- Mesurez le diamètre de piston correspondant à un point situé à 8 mm (0,3 po) au-dessus de la jupe de piston, à un angle droit par rapport à l'alésage de l'axe de piston. Soustrayez cette mesure de celle de l'étape 1. La différence (le jeu) doit être conforme aux spécifications.

Installation des segments de piston

1. Installez le segment graisseur d'expansion (4) dans la rainure inférieure du piston; installez ensuite les segments graisseur minces (3) sur la pince, en vous assurant que les extrémités de cette dernière ne se chevauchent pas. Décalez les ouvertures des segments graisseurs minces inférieur et supérieur, comme sur l'illustration.

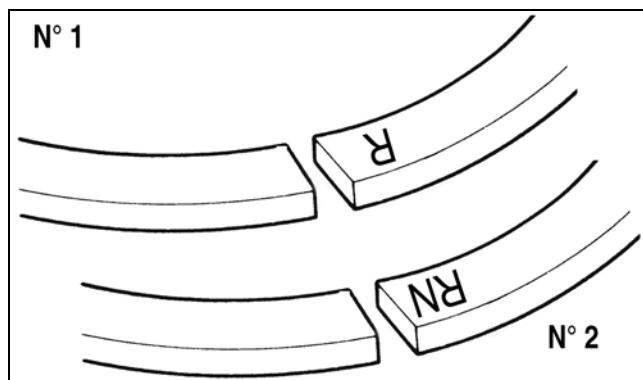
■REMARQUE: Prenez note de la direction du côté échappement du piston (5) pour bien orienter l'ouverture des segments.



ATV-1085B

- Installez les bagues de compression (1 et 2) de manière à ce que la lettre(s) qui figure sur la surface du dessus de chaque segment soit orientée vers la calotte du piston. Faites tourner les segments jusqu'à ce que leurs ouvertures se trouvent des côtés directement opposés du piston conformément à l'illustration.

■REMARQUE: L'anneau chromé (argenté) doit être installé en position de dessus.



MD1343A

ATTENTION

Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE/CULASSE

■REMARQUE: Si le cylindre/la culasse ne peuvent être mis d'aplomb, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de la culasse

ATTENTION

Les goujons de la culasse doivent être retirés pour cette procédure.

1. À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non métallique, dégarez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en faisant attention à ne pas ébrécher, érafler ou endommager la chambre de combustion ou la surface d'étanchéité.
2. Inspectez le puits de bougie afin de repérer tout filet endommagé. Réparez les filets endommagés à l'aide d'un filet rapporté.
3. Placez la culasse sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez la culasse comme si vous traiez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer la culasse en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

Mesurage de la distorsion de culasse

1. Retirez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion.
2. Posez une règle d'alignement sur la culasse, puis, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez le facteur de distorsion entre la culasse et la règle d'alignement.
3. La distorsion maximale ne doit pas dépasser les spécifications.



CC141D

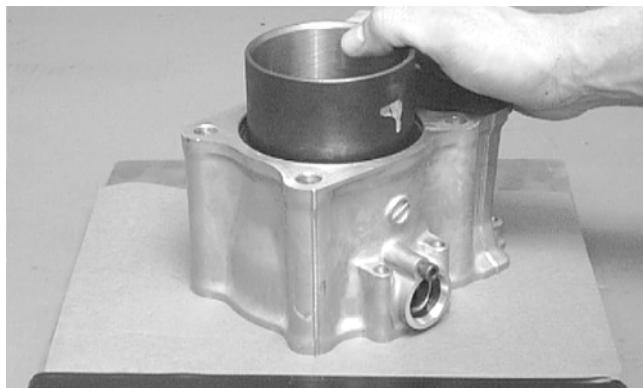
Nettoyage/inspection du cylindre

1. Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures, le gauchissement et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir de cylindre (consultez la partie Rectification du cylindre de cette sous-section).

3. Placez le cylindre sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le cylindre comme si vous traiez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le cylindre en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.



CC129D

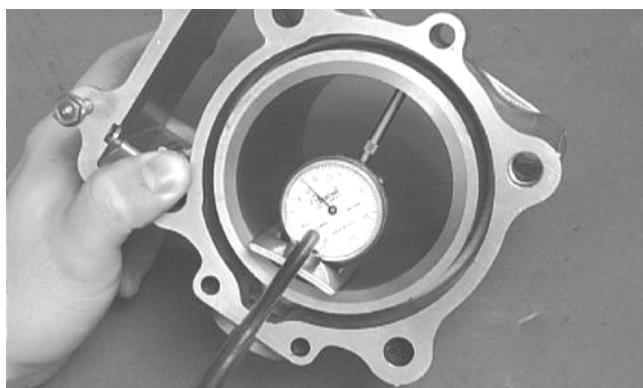
3

Inspection du guide de chaîne à cames

1. Inspectez le guide de chaîne à cames afin de repérer les coupures, les déchirures, les brisures ou les écornures.
2. Si le guide de chaîne est endommagé, il doit être remplacé.

Rectification du cylindre

1. À l'aide d'un pied à coulisse et d'un comparateur mécanique ou d'une jauge mâchoire, mesurez l'alésage du cylindre de haut en bas à trois endroits, puis de nouveau de haut en bas à 90° des premières mesures, pour un total de six mesures. L'aplomb (l'ovalisation) est la différence entre les plus hautes et les plus basses mesures. L'aplomb (l'ovalisation) maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

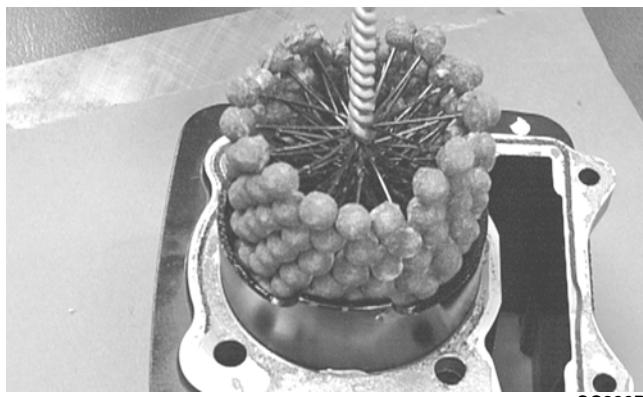


CC127D

2. Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.

3. Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir sphérique abrasif n° 320.

■REMARQUE: Pour obtenir le motif quadrillé à 60° approprié, utilisez une perceuse au tr/min bas (600 tr/min) au rythme de 30 coups par minute. Si vous ne disposez pas d'huile de rectification, employez une huile légère à base de pétrole. Après la rectification, nettoyez le cylindre à fond au savon et à l'eau chaude. Séchez-le à l'air comprimé, puis appliquez immédiatement de l'huile sur l'alésage du cylindre. Si l'alésage est gravement endommagé ou creusé, remplacez le cylindre.



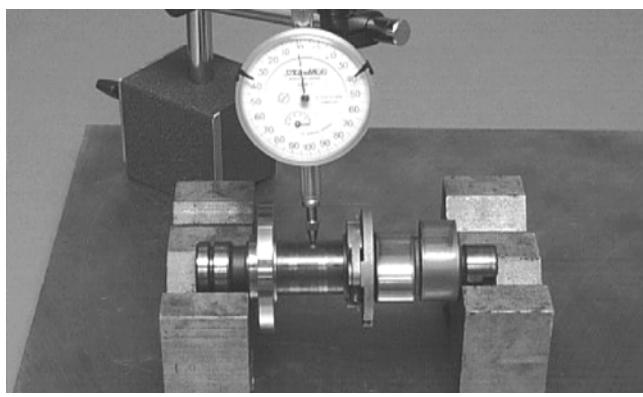
CC390D

4. Si toute mesure excède la limite, le cylindre doit être remplacé.

Mesurage de la déviation d'arbre à cames

■REMARQUE: Si l'arbre à cames est hors tolérances, il doit être remplacé.

1. Placez l'arbre à cames sur un jeu de blocs en V, positionnez le point de contact du comparateur mécanique contre l'arbre et mettez le comparateur à zéro.

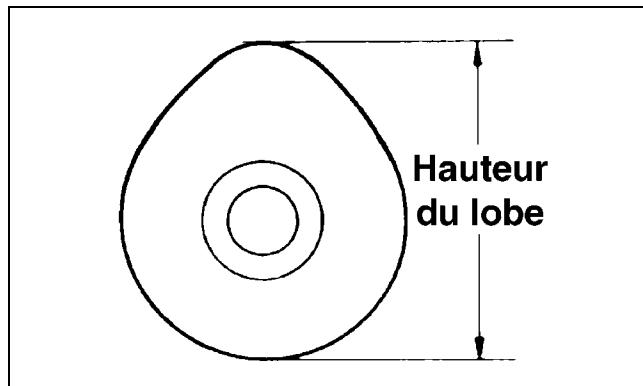


CC283D

2. Faites tourner l'arbre à cames et observez la déviation; la tolérance maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la hauteur de bossage d'arbre à cames

1. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la hauteur de chaque bossage de came.



ATV1013A

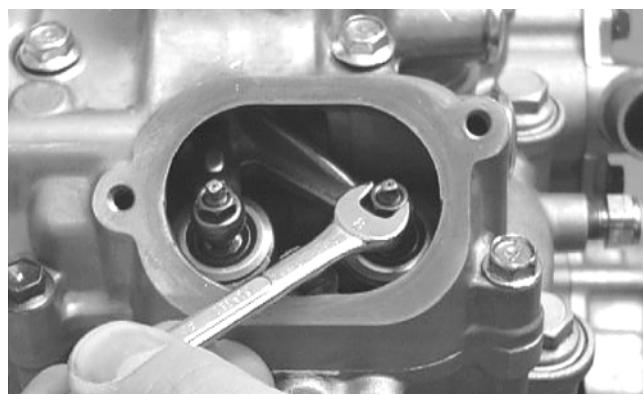
2. Les hauteurs de bossage d'admission/d'échappement ne doit pas dépasser les spécifications.

Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

1. Inspectez le tourillon de palier afin de repérer les rayures, les marques de grippage ou les alvéoles.
2. Si vous remarquez des rayures, des marques de grippage ou des alvéoles, la culasse doit être remplacée.

Mesurage du jeu arbre à cames/culasse

1. Desserrez les contre-écrous et les vis de réglage.

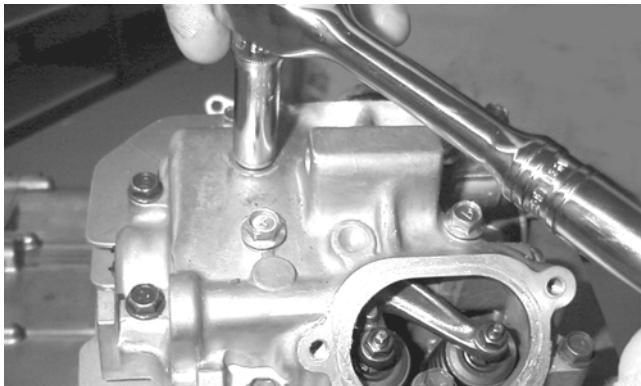


CC005D

2. Placez une bande de jauge plastique dans chacun des cordons de l'arbre à cames dans la culasse.
3. Placez le couvercle de soupape sur la culasse et fixez-le à l'aide des vis à capuchon du couvercle de soupape. Serrez bien.

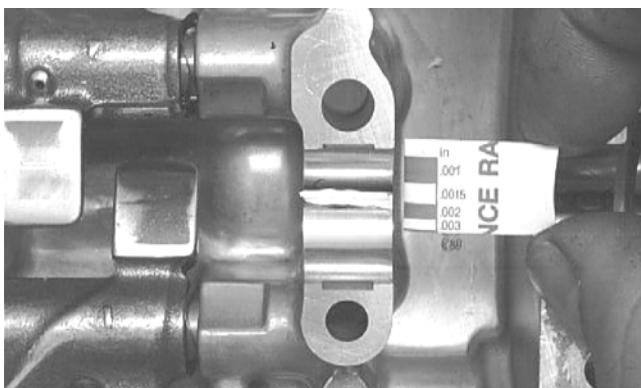
■REMARQUE: Ne faites pas pivoter l'arbre à cames lorsque vous mesurez le jeu.

4. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape au cylindre, puis retirez le couvercle de soupape et l'arbre à cames.



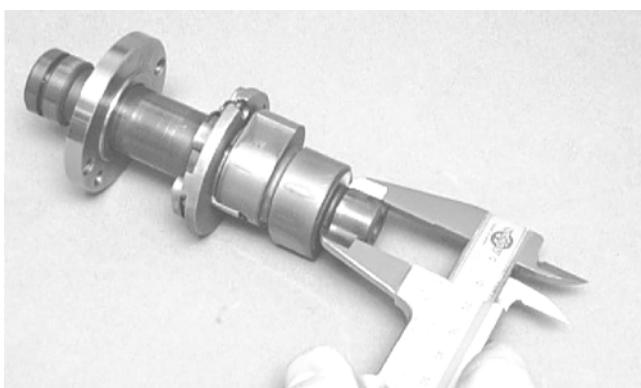
MD1261

5. Comparez la largeur de la jauge plastique au tableau figurant sur l'emballage de jauge plastique afin de déterminer le jeu arbre à cames/culasse et couvercle de soupape.



CC145D

6. Si le jeu est excessif, mesurez les tourillons de l'arbre à cames.

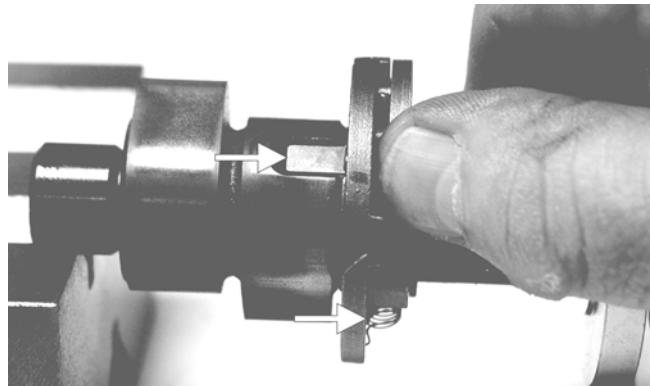


CC287D

■REMARQUE: Si les tourillons sont usés, remplacez l'arbre à cames, puis mesurez le jeu de nouveau. S'il est toujours hors tolérances, remplacez la culasse.

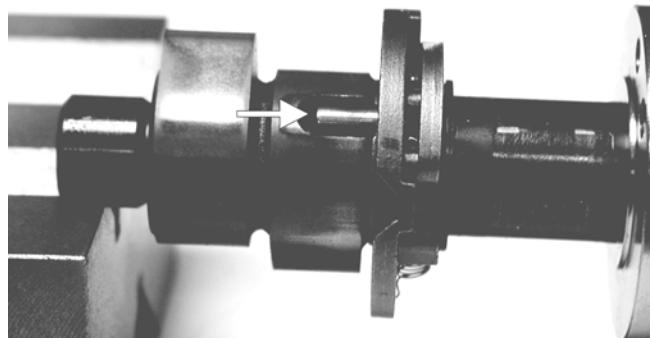
Inspection du ressort/de la goupille d'entraînement de l'arbre à cames

1. Inspectez le ressort et la goupille du dispositif de marche à vide s'il y a dommage.



CF061A

■REMARQUE: Lorsque le poids est dégagé, le méplat de la goupille de dépression est sorti. Lorsque le poids est rétracté, la partie ronde de la goupille de dépression est sortie.



CF060A

2. S'il est endommagé, l'arbre à cames doit être remplacé.

3

Installation des composants supérieurs

A. Piston

B. Cylindre

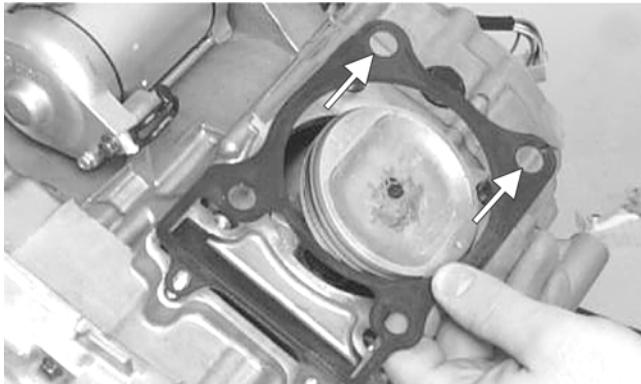
1. Lubrifiez la goupille de piston, la bielle et l'alésage de goupille de piston avec l'huile moteur; puis installez le piston sur la bielle en vous assurant qu'il y ait un circlip de chaque côté.



FI626

■REMARQUE: Le piston devrait être installé de manière à ce que «IN» pointe vers le côté d'admission.

- Positionnez les deux goupilles d'alignement. Positionnez le joint de cylindre nouveau, puis placez un support de piston (ou un substitut acceptable) sous la jupe de piston et alignez le piston par rapport au carter moteur.

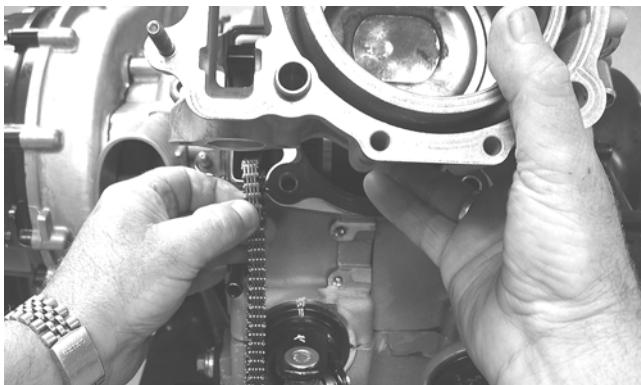


MD1344

- Lubrifiez la paroi intérieure du cylindre puis, à l'aide d'un compresseur de segment ou à la main, compressez les segments et faites glisser le cylindre sur le piston. Acheminez la chaîne à cames de bas en haut à travers le logement de chaîne à cames du cylindre, puis retirez le support de piston et calez fermement le cylindre sur le carter moteur.

ATTENTION

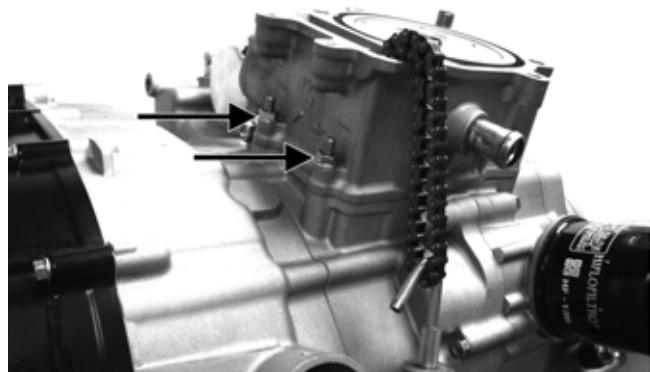
Le cylindre devrait glisser facilement sur le piston. Ne forcez pas le cylindre, sous peine de dommages au piston, aux segments, au cylindre ou au vilebrequin.



GZ142

- Installez sans serrer, les deux écrous qui fixent le cylindre à la moitié droite du carter moteur.

■REMARQUE: Les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur seront resserrés à l'étape 9.



FI622A

C. Culasse/arbre à cames

D. Couvercle de culasse/culbuteurs

■REMARQUE: Les étapes 1 à 4 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

- Tout en maintenant la chaîne à cames tendue, placez le guide de la chaîne à cames avant dans le cylindre.

ATTENTION

Assurez-vous que le dessous du guide de chaîne soit bien fixé au bossage du carter moteur.

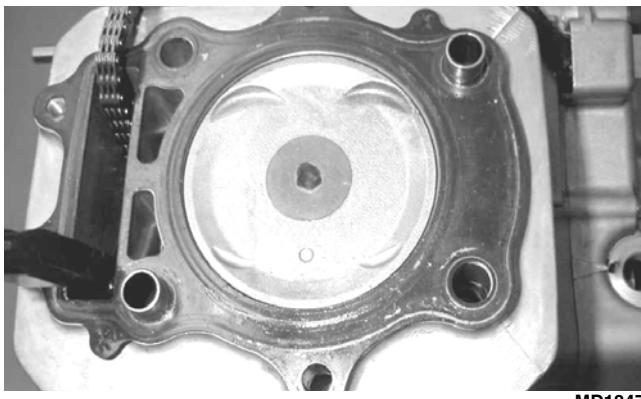


FI621

- Positionnez le joint de culasse nouveau sur le cylindre. Positionnez les goupilles d'alignement, puis la culasse sur le cylindre en vous assurant que la chaîne à cames passe à travers la cavité de chaîne.

ATTENTION

Maintenez la chaîne à cames tendue pour éviter d'endommager le bossage du carter moteur.



MD1347



GZ190C

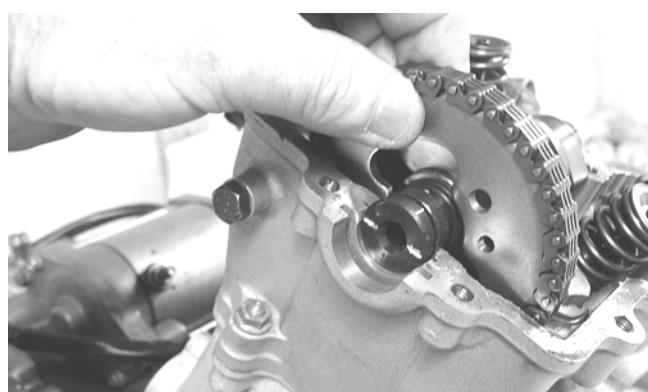
3

7. Installez les quatre vis à capuchon et rondelles de culasse. Notez que les deux vis à capuchon à droite de la culasse, côté pignon denté à cames, sont plus longues que les deux vis à capuchon se trouvant à gauche (côté bougie). Serrez seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.
8. Installez les deux écrous inférieurs qui fixent la culasse au cylindre, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
9. Serrez, en alternant d'un côté à l'autre, les quatre vis à capuchon de la culasse (de l'étape 7) à 28 lb-pi. Serrez les deux écrous de culasse inférieurs (de l'étape 8) à 20 lb-pi et les écrous qui fixent le cylindre au carter moteur (de l'étape 4) à 8 lb-pi.
10. Le bouchon de visite du calage étant retiré et la chaîne à cames étant bien maintenue, faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce le piston se trouve au point mort haut.
11. Tout en maintenant la chaîne à cames à l'avant, installez le guide du tendeur de la chaîne à cames arrière dans la culasse. Installez la vis à capuchon et la rondelle de l'axe pivot. Serrez à 11 lb-pi.

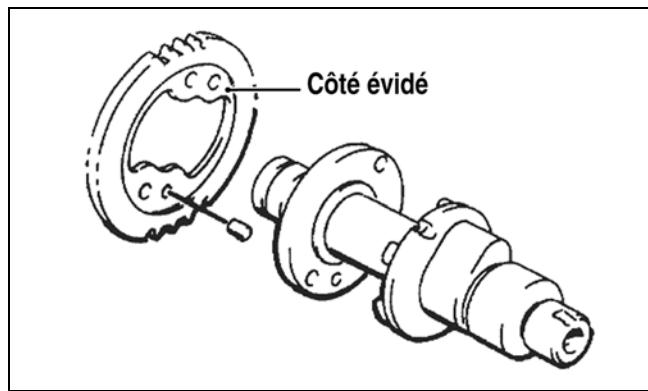


CD383

12. La goupille d'alignement étant installée dans l'arbre à cames et les bossages de came étant orientés vers le bas (vers le piston), positionnez l'arbre à cames et vérifiez que le repère de calage sur la magnéto est visible par le bouchon d'inspection et que les repères de calage sur le pignon denté de l'arbre à cames sont parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape.



CD463



MD1359

14. Positionnez l'anneau en C dans sa gorge dans la culasse.



FI615

■REMARQUE: À ce stade, huilez les paliers d'arbre à cames, les bossages de came et les trois tourillons d'appui sur la culasse.

■REMARQUE: Notez la position des repères d'alignement à l'extrémité de l'arbre à cames. Ils doivent être parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape. S'il est nécessaire de faire pivoter l'arbre à cames pour l'alignement, ne laissez pas la chaîne et le pignon denté tourner et assurez-vous que les bossages de came se retrouvent orientés vers le bas.

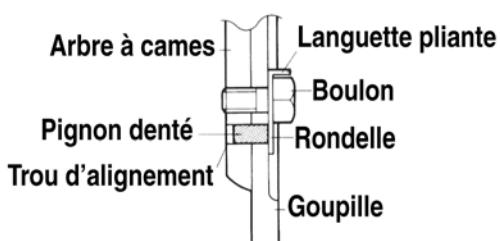
15. Une fois que l'arbre à cames est assis, assurez-vous des conditions suivantes.

- Le piston est toujours au point mort haut.
- Les bossages d'arbre à cames sont orientés vers le bas (vers le piston).
- Les repères d'alignement de l'arbre à cames sont parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape.
- Le côté évidé du pignon denté est orienté vers les bossages de came.
- La goupille d'alignement de l'arbre à cames et le trou d'alignement du pignon denté (le plus petit) sont alignés.

ATTENTION

Si quelque condition ci-dessus n'est pas vérifiée, retournez à l'étape 13 et procédez soigneusement.

16. Placez la rondelle à languette sur le pignon denté en vous assurant qu'elle recouvre la goupille dans le trou d'alignement.

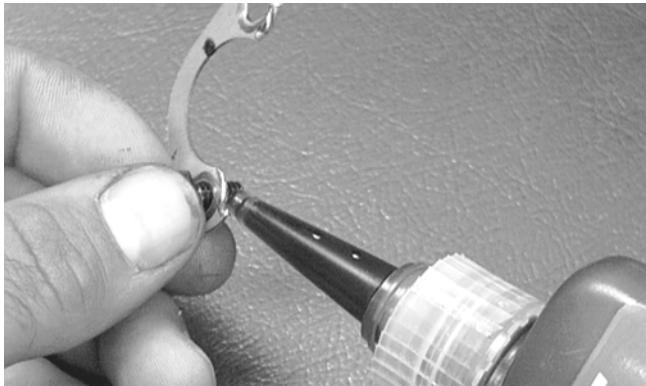


MD1363

ATTENTION

Assurez-vous d'installer la rondelle à languette correctement de manière à ce qu'elle recouvre le trou d'alignement du pignon denté. Si la goupille d'alignement se déloge, le moteur sera gravement endommagé.

- Enduire de Loctite rouge n° 271 la première vis à capuchon qui attache le pignon denté et la rondelle à languette à l'arbre à cames, puis installez la vis à capuchon. Serrez la vis à capuchon seulement jusqu'à ce qu'elle soit ajustée.

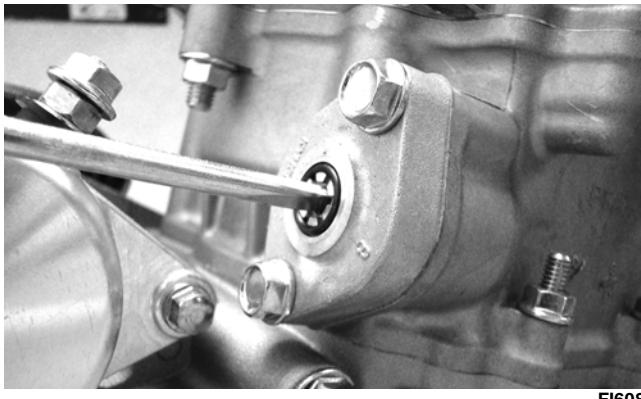


CC404D



FI12

- Faites pivoter le vilebrequin jusqu'à ce que la seconde vis à capuchon qui fixe le pignon denté à l'arbre à cames puisse être installé; ensuite, installez la vis à capuchon (filets enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez-le à 11 lb-pi et ensuite pliez la languette afin de fixer la vis à capuchon.
- Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que la première vis à capuchon qui attache le pignon denté à l'arbre à cames (de l'étape 17) puisse être positionnée, puis installez la vis à capuchon. Serrez à 11 lb-pi, puis repliez la languette pour sécuriser la vis à capuchon.
- Installez le bouchon de culasse avec l'extrémité bombée orientée vers l'arbre à cames et l'ouverture orientée vers le bas.
- Placez le tendeur de chaîne à cames et le joint dans le cylindre. Serrez à 10 lb-pi.
- En utilisant d'un tournevis à lame plat, faites tourner la vis de tension dans le sens antihoraire pour appliquer tension à la chaîne à cames; puis installez le bouchon de vis à capuchon et la rondelle et serrez bien.

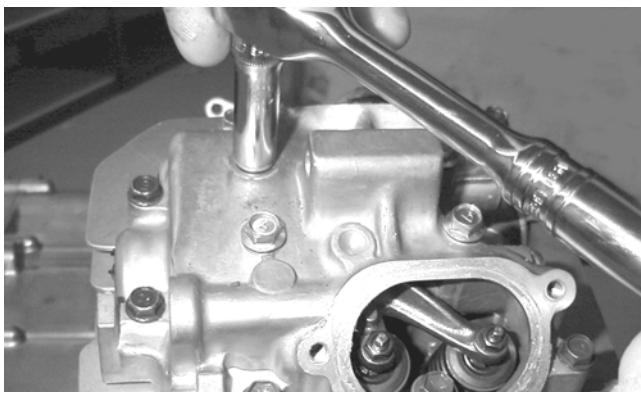


FI608

23. Desserrez les contre-écrous des vis de réglage, puis desserrez les vis de réglage des culbuteurs du couvercle de soupape.
24. Appliquez une fine couche de scellant à trois liants sur la surface d'accouplement du couvercle de soupape; ensuite positionnez le couvercle de soupape. Notez que les deux goupilles d'alignement sont correctement positionnées.

■REMARQUE: À ce stade, les culbuteurs et les vis de réglage ne doivent subir aucune pression.

25. Installez les quatre vis à capuchon du dessus avec rondelles de caoutchouc, puis installez les vis à capuchon qui restent. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.



MD1261

26. Alternativement, en passant d'un côté à l'autre, à partir du centre et en allant vers l'extérieur, serrez les vis à capuchon (de l'étape 25) à 8 lb-pi.
27. Ajustez le jeu soupape/poussoir (voyez la section 2).
28. Positionnez les deux couvercles de poussoir ainsi que leurs joints torique, puis installez et serrez les vis à capuchon à 8 lb-pi.



FI602

29. Installez la bougie et serrez bien; puis installez le bouchon de visite de calage.

Composants du côté gauche

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

☞ À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

3

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté gauche

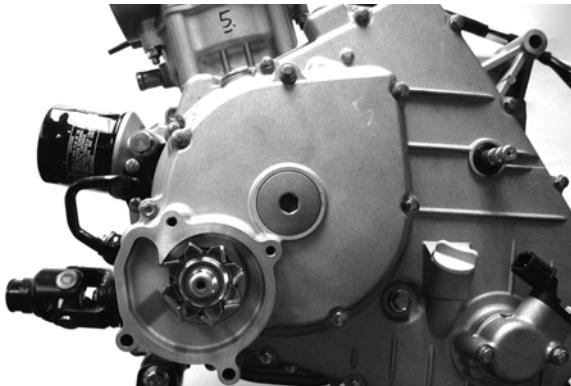
- A. Pompe à eau**
- B. Capteur de vitesse**
- C. Couvercle de magnéto/Ensemble de stator**

1. Retirez le tuyau de réfrigérant connectant la pompe à eau à la cylindre; puis retirez le couvercle de pompe à eau.

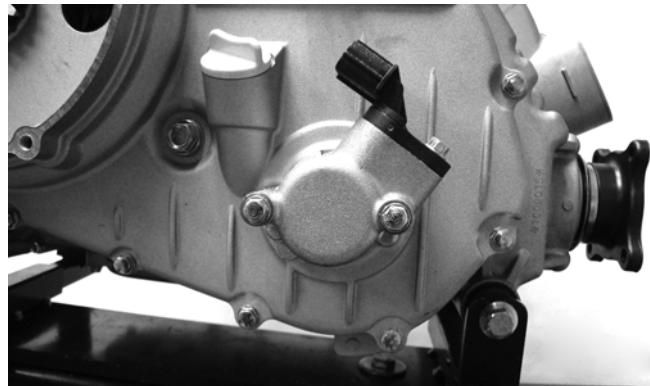


FI538

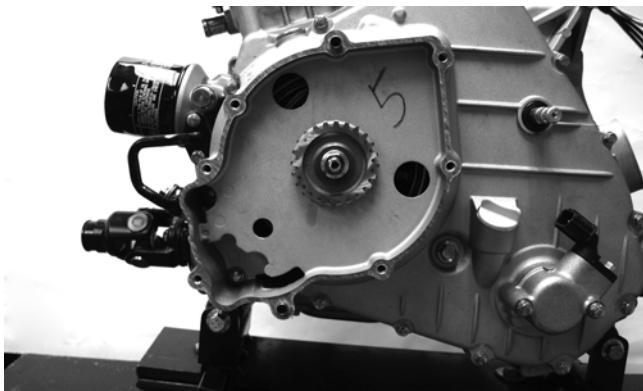
2. Retirez l'ensemble de logement de pompe à eau en notant l'emplacement de la vis à capuchon plug longue. Prenez note d'un joint et des deux goupilles d'alignement.



FI543



FI543



FI541

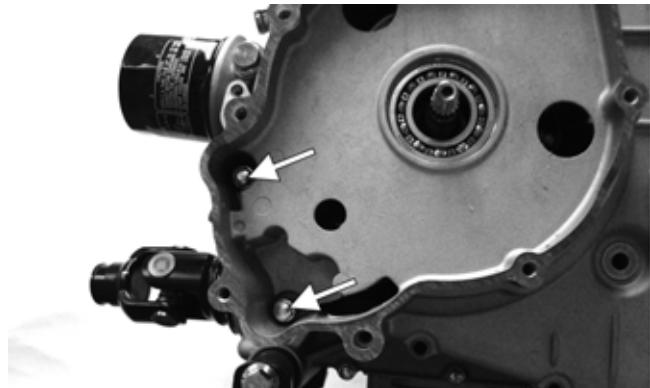
3. Retirez des deux vis à capuchon et le boulon d'huile qui fixent la conduite de décharge de pression d'huile au moteur. Prenez note des deux rondelles de cémentation et d'un joint torique.



FI544

4. Retirez l'engrenage motrice de pompe à eau; puis retirez l'ensemble de capteur de vitesse. Prenez note des deux goupilles d'alignement, d'un joint et des deux rondelles joints.

5. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de magnéto au carter moteur. Notez l'emplacement des deux vis à capuchon interne et les deux vis à capuchon plus longue.



FI596A

6. Retirez le couvercle de magnéto et prenez note des deux goupilles d'alignement et le joint.

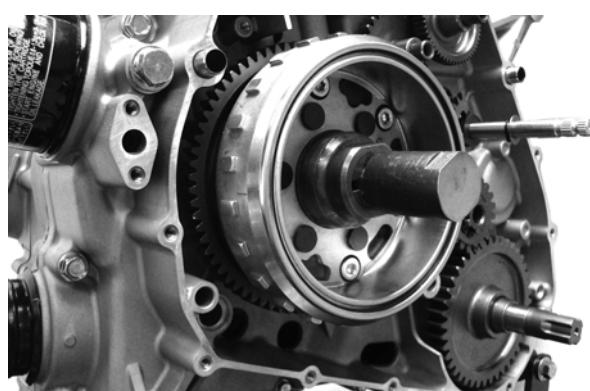
D. Volant/rotor

E. Engrenage d'embrayage de démarreur

F. Moteur de démarreur

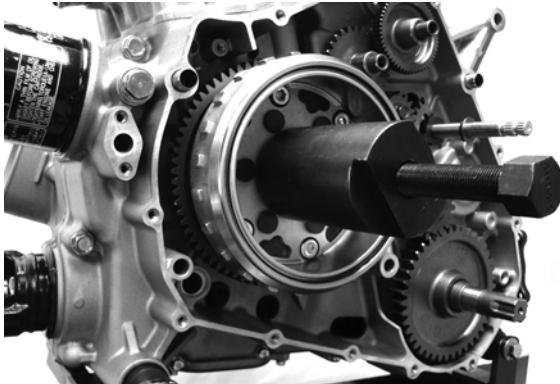
■REMARQUE: Les étapes 1 à 6 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

7. Retirez l'écrou qui fixe le volant/rotor sur le vilebrequin et installez le protecteur de vilebrequin.



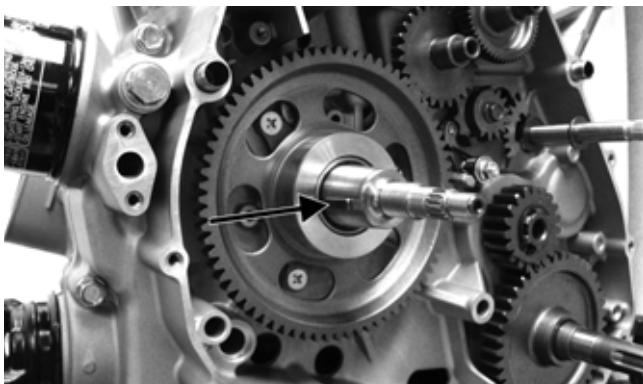
FI549

8. À l'aide de l'Ensemble d'extracteur du rotor du magnéto, dégagéz le rotor/volant moteur du vilebrequin; retirez ensuite l'extracteur et le protecteur de vilebrequin puis finalement le rotor/volant moteur.



FI550

9. Retirez la clé du volant moteur du vilebrequin; retirez ensuite le pignon d'embrayage du démarreur.



FI551A

10. Retirez les pignons intermédiaires du démarreur et leurs arbres respectifs; retirez ensuite le moteur du démarreur. Prenez note d'un joint torique dans le boîtier d'embrayage démarreur.



FI551

G. Arbre de marche H. Engrenage motrice

■REMARQUE: Les étapes 1 à 10 des sous-sections précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

11. Retirez l'arbre d'embrayage en notant une rondelle à chaque bout; retirez ensuite la vis à capuchon fixant la plaque de came d'embrayage et retirez la plaque de l'arbre.



FI559

12. Retirez le bras de came de détente d'embrayage de la commande de vitesses et le ressort.

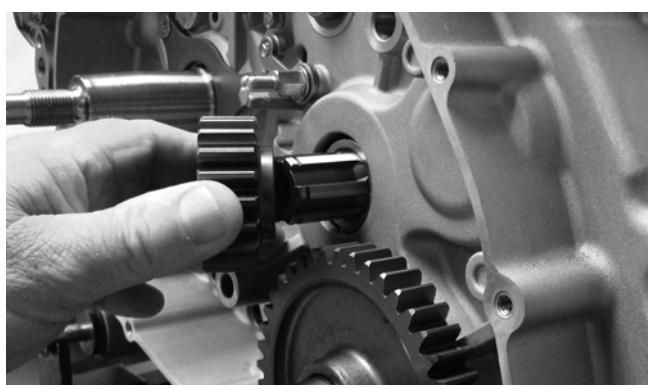


FI560

13. Retirez le collier de retenue fixant l'engrenage d'entraînement de sortie à l'arbre de sortie et retirez l'engrenage en prenant note du sens d'installation de la bride de moyeu vers le carter moteur.



FI564



FI566

Révision des composants du côté gauche

INSPECTION DE L'EMBRAYAGE/ENGRENAGE DU DÉMARREUR

1. Placez le pignon d'embrayage de démarreur sur le rotor/volant moteur et tentez de faire une rotation du pignon d'embrayage dans le sens horaire. Il doit se verrouiller sur le rotor/volant moteur. Faites une rotation dans le sens antihoraire du pignon d'embrayage et il doit normalement tourner librement. Si l'embrayage du démarreur tourne librement ou se bloque dans les deux sens, il faut le remplacer.
2. Vérifiez si le pignon d'embrayage a des ébréchures ou des dents manquantes ou si la surface de l'embrayage présente une décoloration ou des éraflures. Vérifiez si le roulement présente des rouleaux lâches, usés ou décolorés. Si un roulement est endommagé, il faut le remplacer.



FI569

3. Inspectez le roulement unidirectionnel à la recherche de surfaces ébréchées, de rouleaux manquants ou de décoloration. Si l'une ou l'autre des conditions précédentes existe, remplacez l'ensemble d'embrayage du démarreur.



FI572

REPLACEMENT DE L'ENSEMBLE D'EMBRAYAGE DU DÉMARREUR

1. Retirez les vis à capuchon fixant l'ensemble d'embrayage unidirectionnel au volant moteur; retirez ensuite l'ensemble du volant moteur.



FI570

2. Nettoyez complètement le rotor/volant moteur; installez ensuite le nouvel embrayage unidirectionnel et fixez-le à l'aide des vis à capuchon après avoir ajouté une goutte de Loctite n° 271 rouge aux filets. Serrez à 26 lb-pi en recourant à une séquence croisée. Veillez à ce que le roulement unidirectionnel soit installé en présentant les crans dans le sens opposé du rotor/volant moteur.



FI576A



FI578

REPLACEMENT DU ROULEMENT D'ENGRENAGE DU DÉMARREUR

1. Tenez l'embrayage du démarreur en pressant, en prenant le soin de supporter le moyeu autour de la circonference en entier; ensuite, à l'aide d'un extracteur approprié, pressez le roulement en partant de l'engrenage.

REEMPLACEMENT DU CAPTEUR DE POSITION DU STATOR/VILEBREQUIN



FI583

- Nettoyez complètement le moyeu d'engrenage; ajoutez ensuite une goutte de Loctite n° 620 vert à la voie extérieure du roulement et exercez une pression sur le moyeu d'engrenage jusqu'à égalité du rayon du chanfrein inférieur.



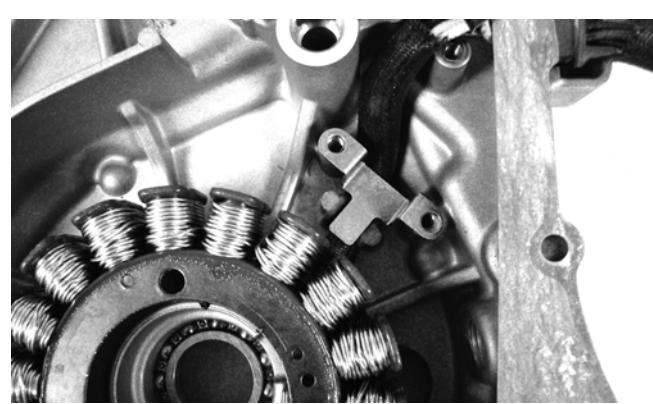
FI580

INSPECTION DE L'ASSEMBLAGE DU COUVERCLE DE STATOR/MAGNÉTO

- Inspectez le stator à la recherche de fils brûlés ou décolorés, de clips de retenue cassés ou manquants ou de vis à capuchon lâches.
- Inspectez les roulements dans le boîtier de la magnéto en vérifiant la présence de décoloration, de résistance de rotation et le bon réglage des alésages de roulement.
- Inspectez le clapet de surpression d'huile à la recherche de traces de particules métalliques ou de contamination. Ne démontez pas la soupape.



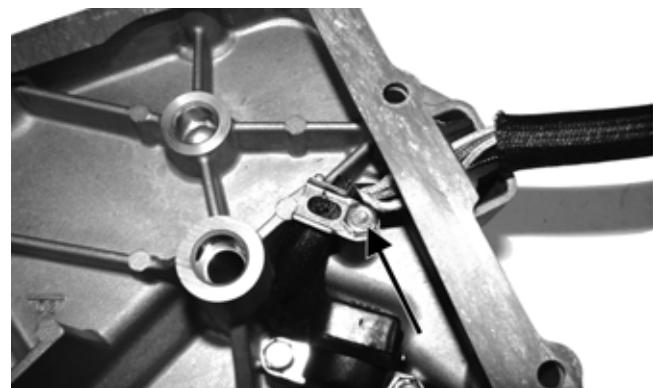
FI588



FI590

3

- Installez le nouvel assemblage de stator et fixez-le à l'aide de trois vis à capuchon en ajoutant une goutte de Loctite n° 271 rouge sur chacune des vis. Serrez à un couple de 8 lb-pi.
- Mettez en place l'agrafe de retenue du faisceau de fils du stator; installez ensuite le capteur de position du vilebrequin et fixez-le à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez bien.
- Installez l'agrafe de retenue du câble supérieur et fixez-la avec une vis à capuchon. Serrez bien.



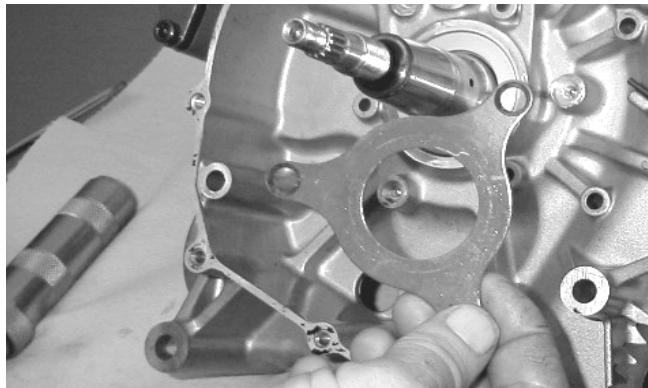
FI595A

REEMPLACEMENT DES PALIERS DU COUVERCLE DE LA MAGNÉTO

- En exerçant une pression adéquate et un bon support, pressez les paliers en partant du boîtier conformément à ce qui est montré (un de l'extérieur et un de l'intérieur).



FI593

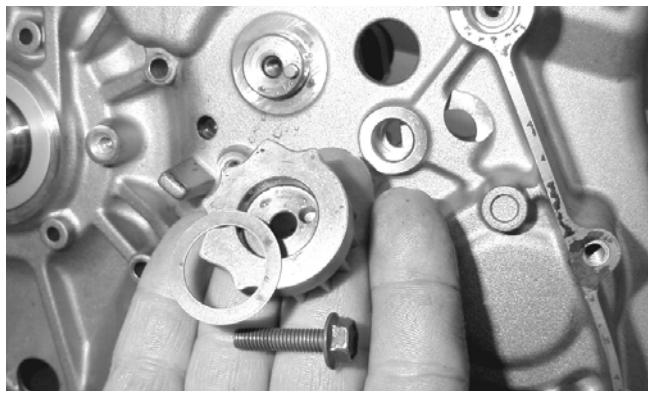


MD1122



FI594

2. Nettoyez les alésages de palier dans le boîtier et procédez à une inspection minutieuse à la recherche de fissures ou de surfaces luisantes indiquant un mouvement du palier. Remplacez le boîtier en présence de l'une ou l'autre des conditions précédentes.
3. En ajoutant une goutte de Loctite n° 271 rouge autour de l'alésage de palier, pressez un nouveau palier dans le couvercle de la magnéto jusqu'à ce que le palier soit correctement logé dans l'alésage de palier.



MD1086

4. Installez la bras de came de détente d'embrayage et des ressorts.
5. Installez l'arbre de changement de vitesses et la rondelle en vous assurant de bien aligner les repères.



FI559

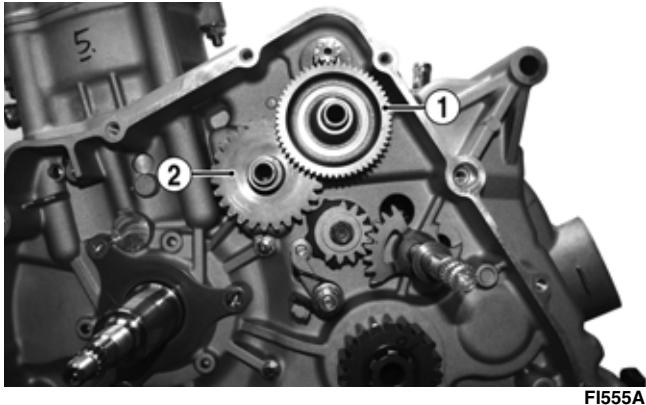
6. Installez les pignons intermédiaire (1) et (2).

Installation des composants du côté gauche

A. Pignon/l'embrayage de démarreur

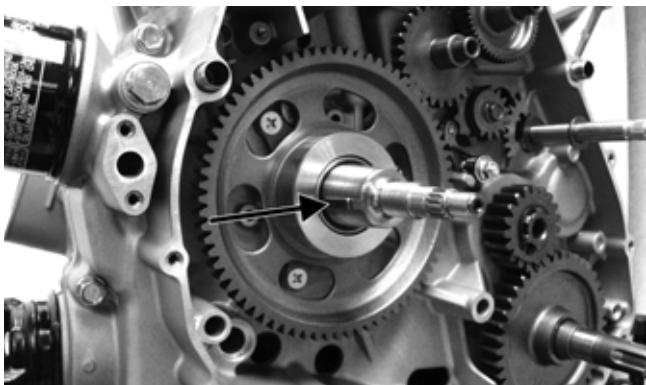
B. Bloc rotor/volant moteur

1. Si besoin, positionnez le dispositif de retenue de roulement du vilebrequin. Appliquez du Loctite rouge n° 271 aux trois vis à capuchon. Installez et serrez bien les trois vis à capuchon.



FI555A

7. Installez l'engrenage d'embrayage de démarreur sur le vilebrequin; puis installez la clé de volant/rotoir dans le vilebrequin.



FI551A

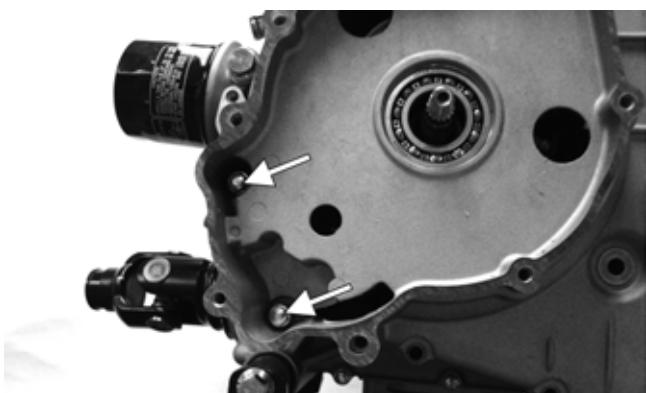
8. Installez le volant/rotoir et fixez-le avec l'écrou à bride. Serrez à 107 lb-pi.

C. Couvercle de magnéto

D. Pompe à eau

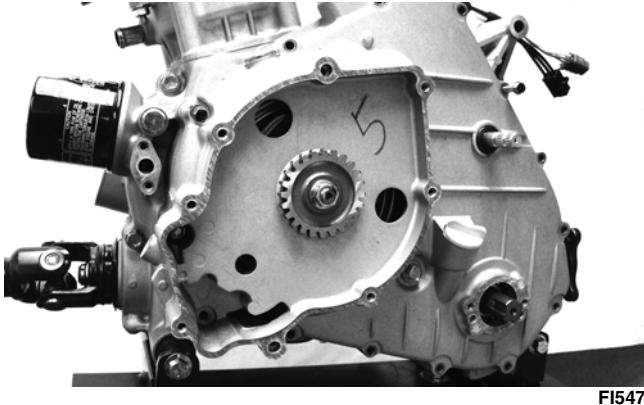
■REMARQUE: Les étapes 1 à 8 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

9. Installez les deux goupilles d'alignement et positionnez le joint de couvercle de magnéto. Installez le couvercle de magnéto. En prenant note des vis à capuchon 6 mm de différentes longueurs et de l'emplacement des deux vis à capuchon intérieurs. Serrez en alternant d'un côté à l'autre à 8 lb-pi.



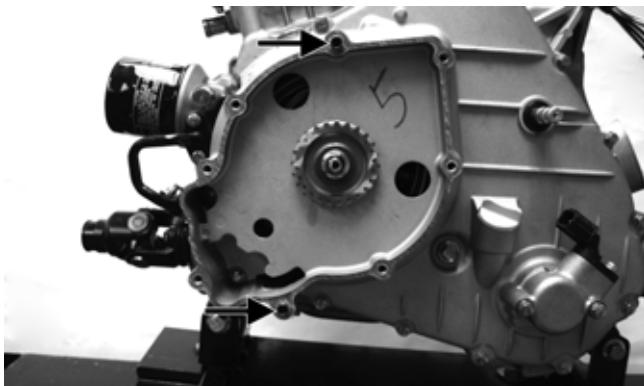
FI596A

10. Installez l'engrenage motrice de pompe à eau et fixez-le avec l'écrou. Serrez à 28 lb-pi.

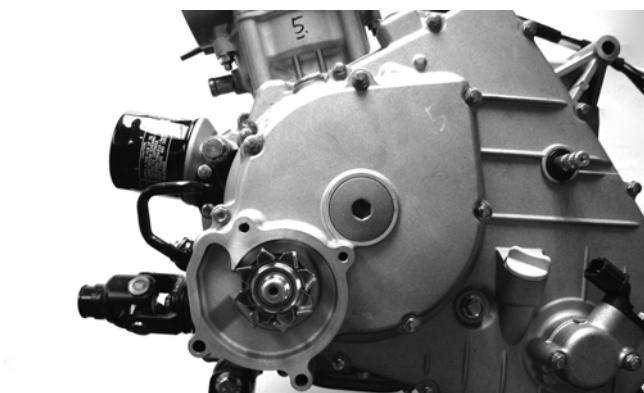


FI547

11. Installez des deux goupilles d'alignement et un joint sur le couvercle de magnéto; puis installez l'ensemble de logement de pompe à eau. serrez les vis à capuchon à 8 lb-pi.



FI541A



FI539

12. Installez le couvercle de pompe à eau avec un joint torique nouveau et fixez-le avec les quatre vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.



FI538

13. Connectez les tuyaux de réfrigérant au pompe à eau et fixez avec les colliers de tuyau. Serrez bien.

Composants du côté droit

À CE STADE

Pour la révision des composants centraux du carter moteur seulement, consultez la partie Retrait des composants du côté droit.

REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

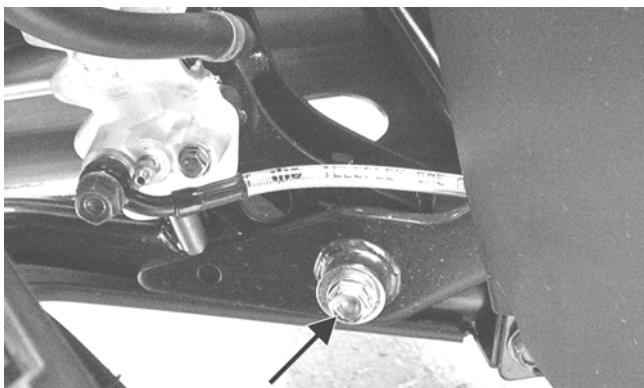
Retrait des composants du côté droit

A. Couvercle de la courroie trapézoïdale

B. Poulie menée

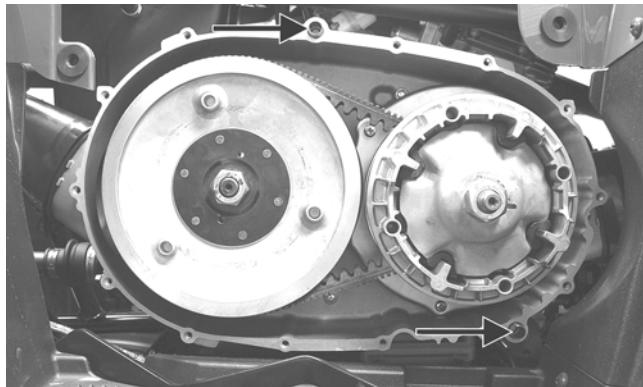
C. Couvercle de l'embrayage

1. Si le moteur est dans le châssis, retirez la vis à capuchon qui fixe la pédale de frein à l'arbre de pivot. Prenez note d'une rondelle plate.



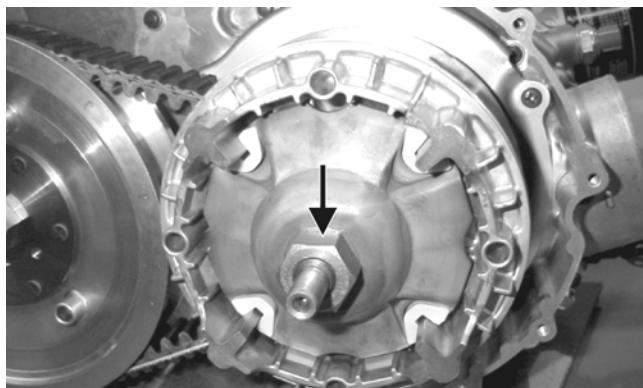
KC149A

2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de courroie d' entraînement au couvercle d'embrayage; puis faites glisser la pédale de frein vers l'extérieur et retirez le couvercle de courroie d' entraînement. Prenez note des deux goupilles d'alignement et d'un joint d'étanchéité.



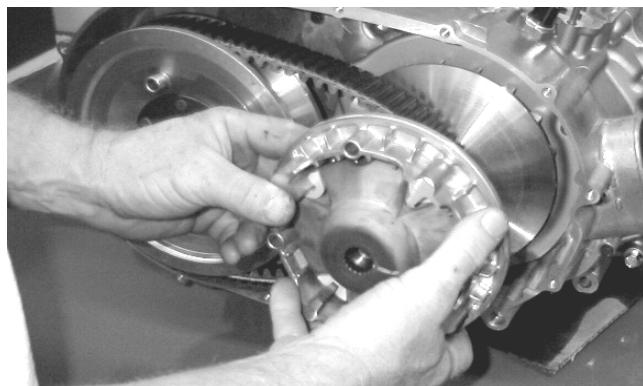
KC142A

3. Marquez le plateau d' entraînement mobile et la plateaux d' entraînement fixe pour faciliter l' installation, puis retirez l' écrou de retenue du plateau mobile d' entraînement sur le vilebrequin. Retirez l' écrou qui fixe le plateau d' entraînement mobile sur le vilebrequin.



MD1033

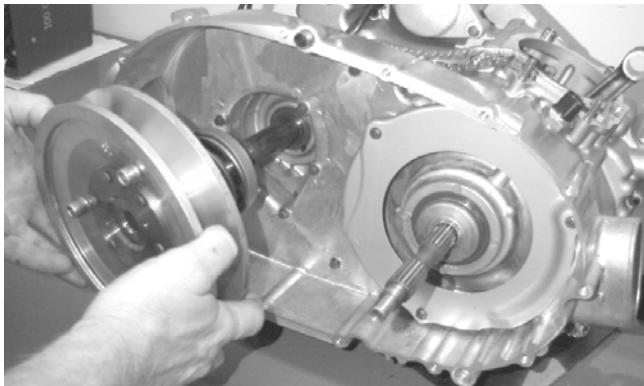
4. Retirez le plateau d' entraînement mobile et le collet d' espacement. Prenez note des galets du plateau d' entraînement mobile et du couvercle de plateau d' entraînement extérieur.



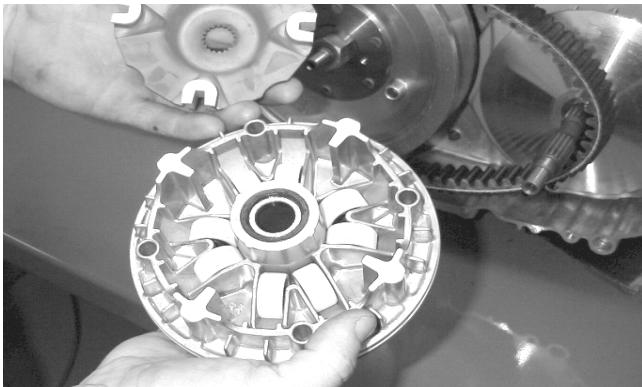
MD1035



MD1034



MD1068



MD1034

5. À l'aide d'une vis à capuchon de 6 mm vissée dans une face menée fixe, écartez la poulie menée en tournant la vis à capuchon dans le sens horaire; retirez ensuite la courroie trapézoïdale.



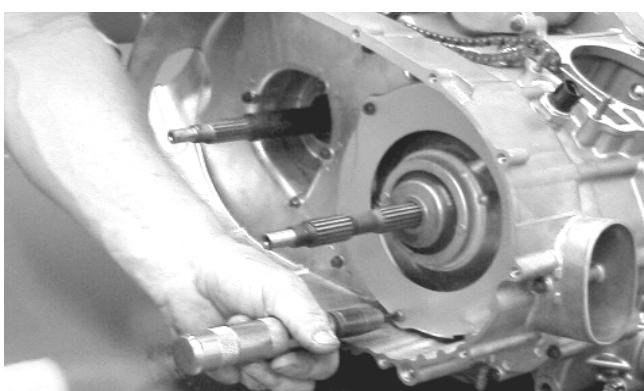
KC138

6. Retirez la plateau d'entraînement fixe.



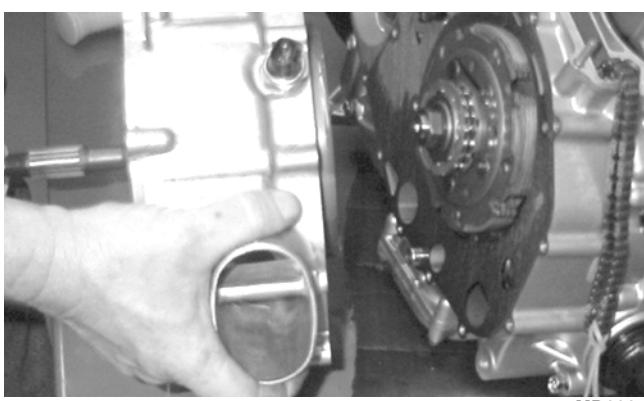
MD1094

7. Retirez l'écrou qui assujettit la poulie menée, puis retirez ce dernier.



MD1092

8. À l'aide d'un tournevis à frapper, retirez les trois vis à tête cruciformes qui fixent la plaque d'admission d'air. Retirez la plaque d'admission d'air.
9. Retirez les vis à capuchon de droite qui fixent le couvercle d'embrayage à la moitié droite du carter moteur. Notez la position des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage.
10. À l'aide d'un maillet en caoutchouc, desserrez le couvercle d'embrayage; sortez-le ensuite de la moitié droite du carter moteur. Prenez note des deux goupilles d'alignement et du joint.



MD1115

D. Embrayage du centrifuge

E. Engrenage d'entraînement de la pompe à huile

F. Engrenage mené de la pompe à huile

■REMARQUE: Les étapes 1 à 10 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

11. Retirez l'embrayage à sens unique en prenant note du sens du point vert ou du mot OUTSIDE.

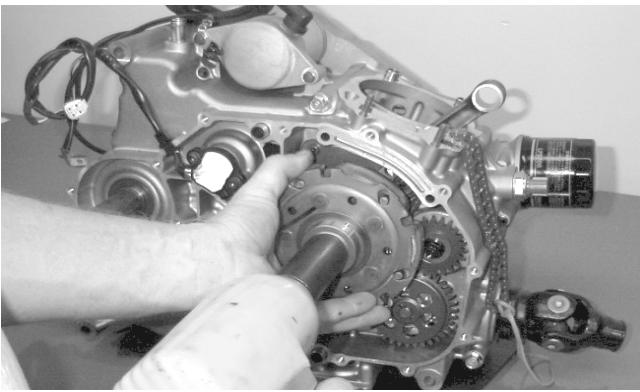


MD1286

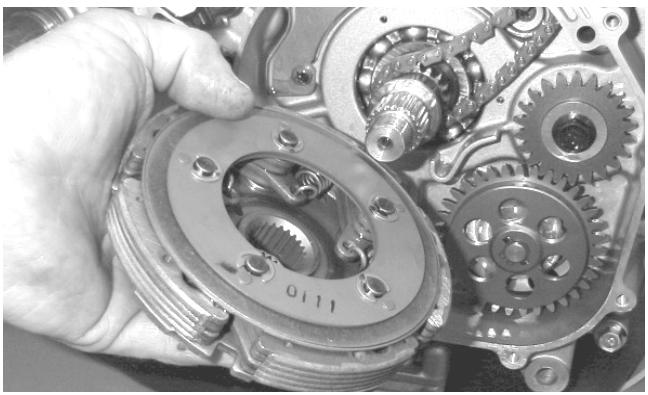
12. Retirez l'écrou à filetage à gauche qui fixe l'embrayage du centrifuge.

ATTENTION

Prenez garde lorsque vous retirez l'écrou: son filetage est à gauche.



MD1014



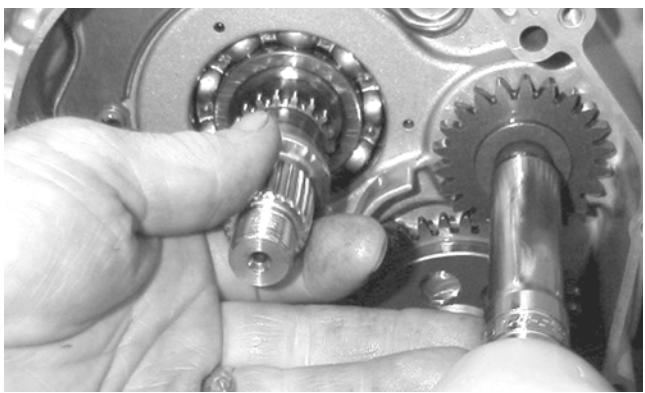
MD1016

13. Retirez la chaîne à cames.



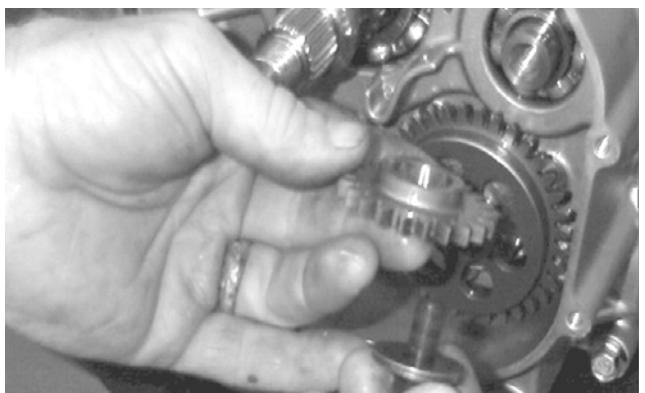
FI630

14. Retirez la vis à capuchon qui fixe l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile.



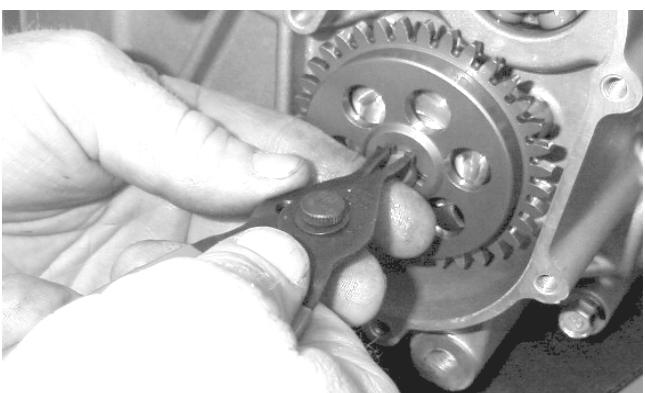
MD1018

15. Retirez l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile. Prenez note de la goupille.



MD1017

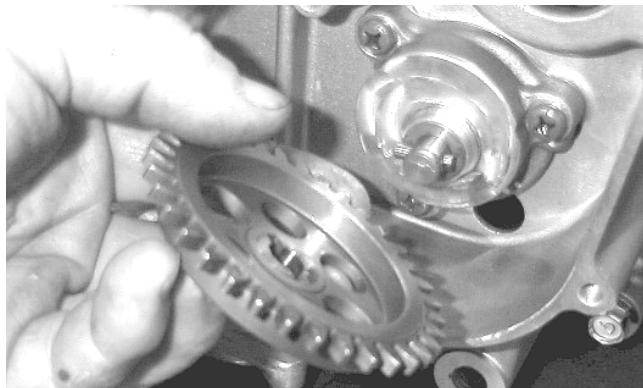
16. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à huile.



MD1019

■REMARQUE: Utilisez toujours un collier de retenue neuf lorsque vous montez l'engrenage mené de pompe à huile.

17. Retirez l'engrenage mené de la pompe à huile. Prenez note de la goupille d'embrayage et la rondelle butée.



MD1020

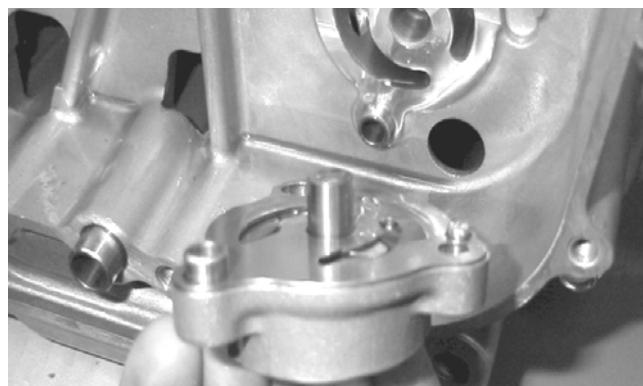
À CE STADE

Pour la révision des composants de l'embrayage, consultez la sous-section Révision des composants du côté droit.

G. Pompe à huile/crépine

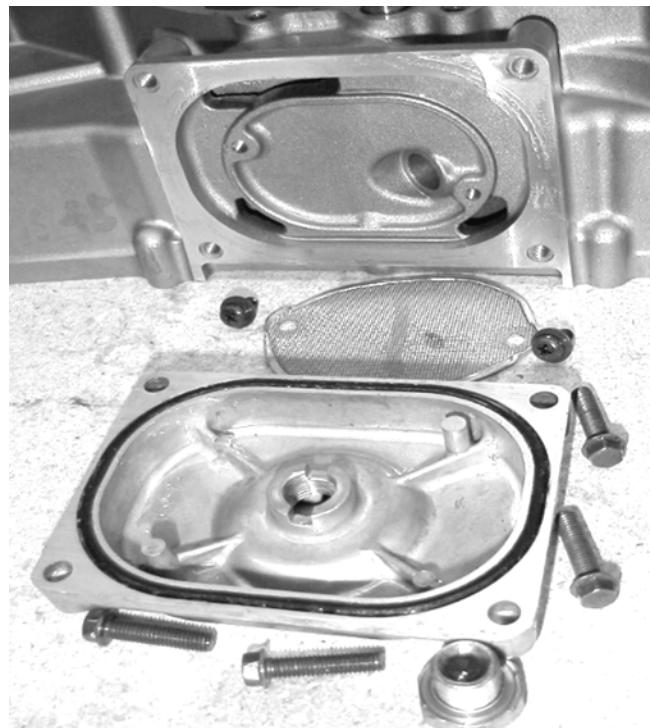
■REMARQUE: Les étapes 1 à 17 des sous-sections précédentes doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

18. Retirez les trois vis à capuchon qui fixent la pompe à huile et retirez celle-ci. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



MD1060

19. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent la capuchon de la crépine; retirez ensuite les vis à tête cruciformes qui fixent la crépine proprement dite. Prenez note de joint torique.



MD1207

3

À CE STADE

Pour la révision des composants centraux du carter seulement, consultez la partie Séparation des moitiés du carter moteur.

Révision des composants du côté droit

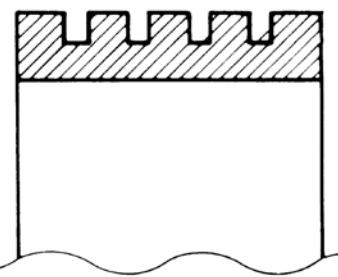
■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

INSPECTION LA MASSELLOTTE D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

1. Inspectez les masselottes d'embrayage afin de repérer l'usure inégale, les écornures, les fissures ou les brûlures.
2. Inspectez la gorge de la masselotte afin de repérer l'usure ou les dommages. Si vous remarquez que la masselotte est endommagée ou que la gorge est usée, la masselotte doit être remplacée.

ATTENTION

Remplacez toujours les masselottes d'embrayage comme ensemble complet sans quoi un sérieux déséquilibre pourrait se produire.



Inspecter la cannelure de la masselotte d'embrayage

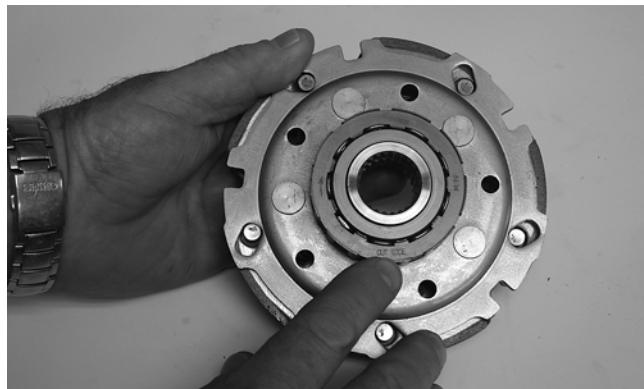
ATV1014

INSPECTION DE LOGEMENT D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

1. Inspectez le logement de l'embrayage afin de repérer les brûlures, les fissures, ou l'usure inégale.
2. Si le logement est endommagé de quelque façon que ce soit, il doit être remplacé.

INSPECTION DE L'ENTRAÎNEMENT À SENS UNIQUE PRIMAIRE

1. Mettez l'embrayage à sens unique dans la masselotte d'embrayage avec le point vert ou le mot «OUTSIDE» orienté vers la masselotte d'embrayage.



KC330

2. Mettez le logement d'embrayage dans la masselotte d'embrayage/embrayage à sens unique.

■REMARQUE: Il faudra tourner le logement d'embrayage dans le sens antihoraire pour bien installer l'embrayage à sens unique.



KC331A

3. Vérifiez que la masselotte d'embrayage peut tourner seulement dans le sens antihoraire par rapport au logement d'embrayage. Si la masselotte d'embrayage se verrouille ou tourne en chaque direction, remplacez l'embrayage à sens unique.



KC332A

INSPECTION DE LA POMPE À HUILE

1. Inspectez la pompe afin de repérer les dommages.
2. Il n'est pas recommandé de retirer la vis qui fixe les moitiés de la pompe. Si la pompe à huile est endommagée, elle doit être remplacée.

■REMARQUE: La pompe d'huile est une pièce non réparable et doit être remplacée à une ensemble complet.

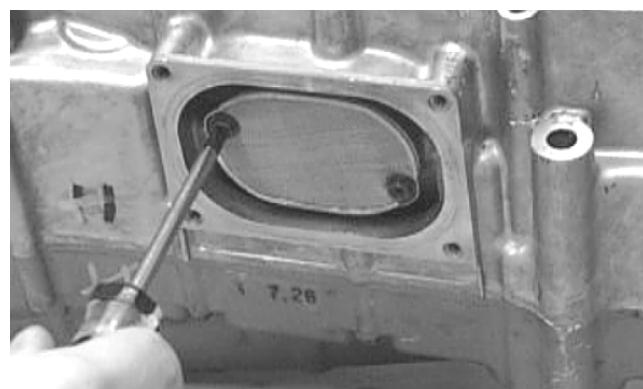
ASSEMBLAGE POULIE MENÉE

■REMARQUE: La poulie menée est une pièce non réparable et doit être remplacée à une ensemble complet.

Installation des composants du côté droit

A. Crépine/pompe à huile

1. Mettez la crépine en place, au-dessous du carter moteur. Serrez bien les vis à tête cruciformes.



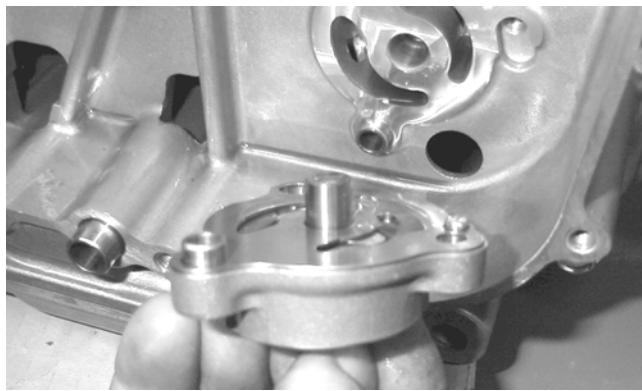
MD1337

2. Positionnez la capuchon de la crépine sur le carter moteur en vous assurant que le joint torique soit correctement installé, puis fixez le tout à l'aide des quatre vis à capuchon. Serrez ensuite le bouchon de vidange d'huile à 16 lb-pi.



MD1208

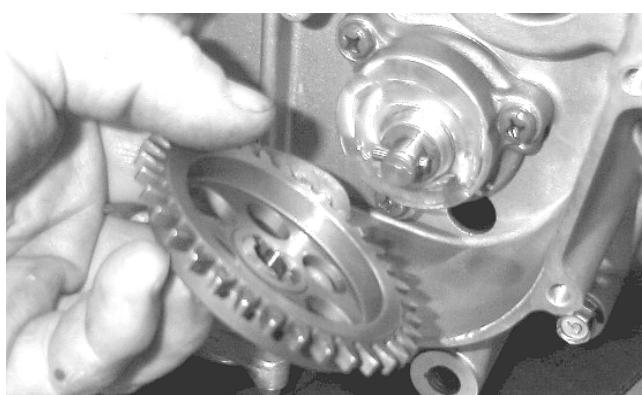
3. Positionnez les deux goupilles d'alignement et la pompe à huile sur le carter moteur et fixez à l'aide des vis à tête cruciformes, enduites de Loctite rouge n° 271. Serrez à 8 lb-pi.



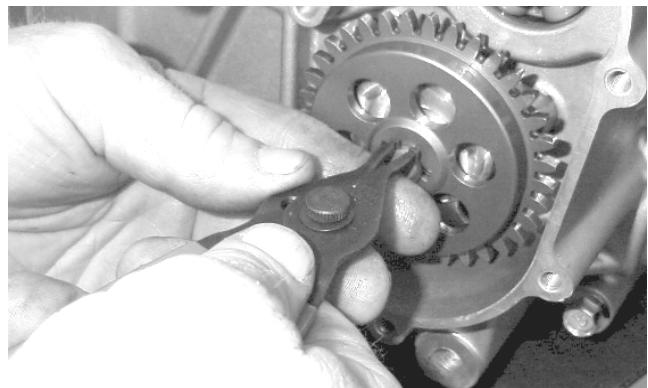
MD1060

4. Positionnez la goupille d'embrayage et la rondelle butée sur l'arbre de la pompe à huile, installez l'engrenage mené de la pompe à huile en vous assurant que le côté évidé de l'engrenage soit orienté vers l'intérieur, puis fixez le tout à l'aide d'un nouvel anneau à ressort.

■REMARQUE: Utilisez toujours un collier de retenue neuf lorsque vous montez l'engrenage d'entraînement de pompe à huile.



MD1020

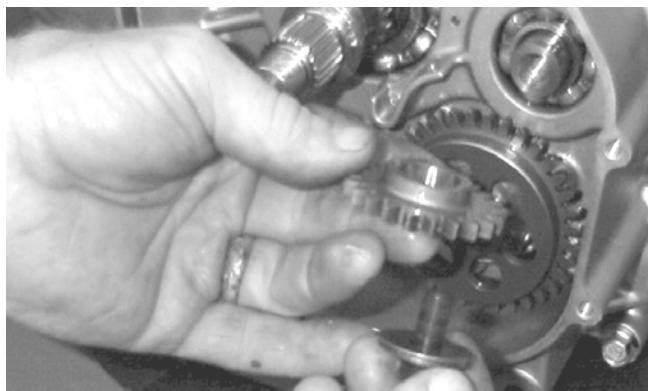


MD1019

5. Installez la chaîne à cames.

■REMARQUE: Maintenez la chaîne à cames tendue pour éviter d'endommager le bossage du carter moteur.

6. Positionnez la goupille, installez l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile et serrez la vis à capuchon (enduite de Loctite rouge n° 271) à 63 lb-pi.



MD1017



MD1018

7. Installez la masselotte d'embrayage sur le vilebrequin, puis installez l'écrou d'épauletement (filetage à gauche) (enduit avec Loctite rouge n° 271). Serrez à 147 lb-pi.

■REMARQUE: Le côté plat de l'écrou d'épauletement doit être orienté vers la masselotte d'embrayage.

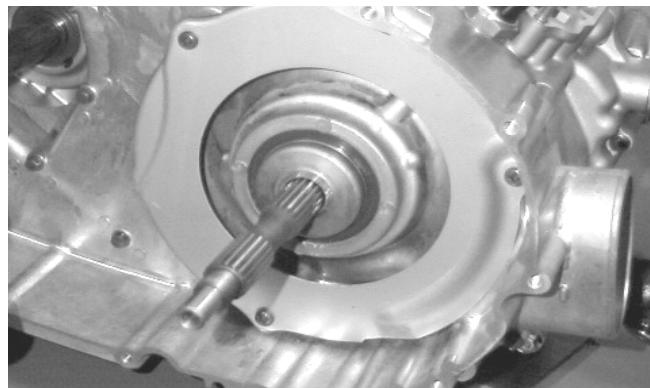
ATTENTION

Prenez garde lorsque vous installez l'écrou: son filetage est à gauche.

8. Installez l'embrayage à sens unique. Assurez-vous que le point vert ou le mot OUTSIDE est orienté du côté opposé au carter moteur.



MD1286

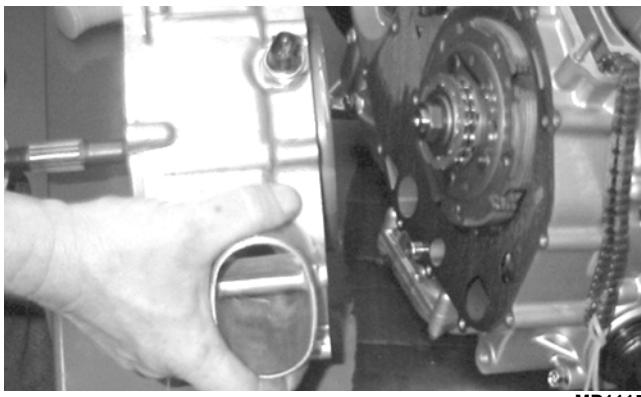


MD1342

B. Couvercle de l'embrayage
C. Plateau d'entraînement fixé
D. Plateau d'entraînement mobile

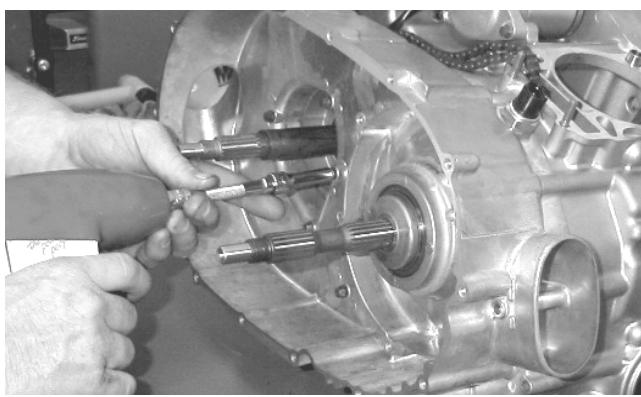
■REMARQUE: Les étapes 1 à 8 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

9. Installez les deux goupilles d'alignement et positionnez le joint du couvercle de l'embrayage. Installez le couvercle de l'embrayage.



MD1115

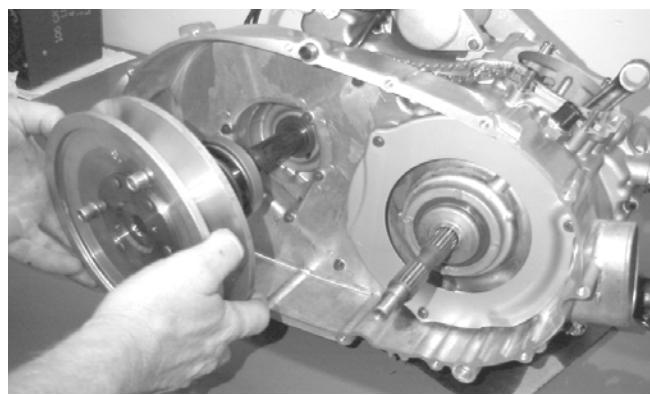
10. Serrez les vis à capuchon du couvercle de l'embrayage à 8 lb-pi.



MD1117

11. Installez la plaque d'admission d'air. Appliquez du Loctite rouge n° 271 aux filets des trois vis à tête cruciformes; installez ensuite ces dernières et serrez-les bien.

12. Positionnez la poulie menée et fixez-le à l'aide de l'écrou (dont les filets auront été enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez à 147 lb-pi.

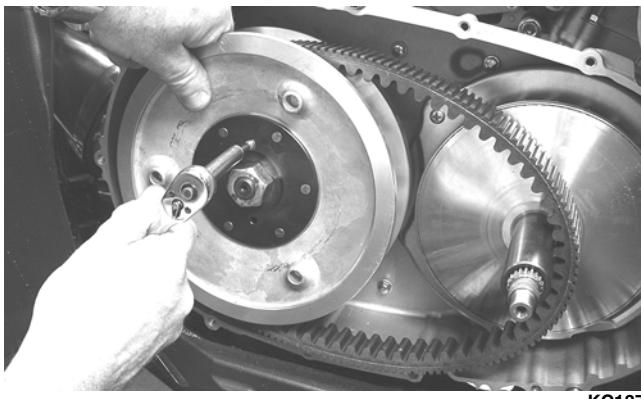


MD1068



KC134

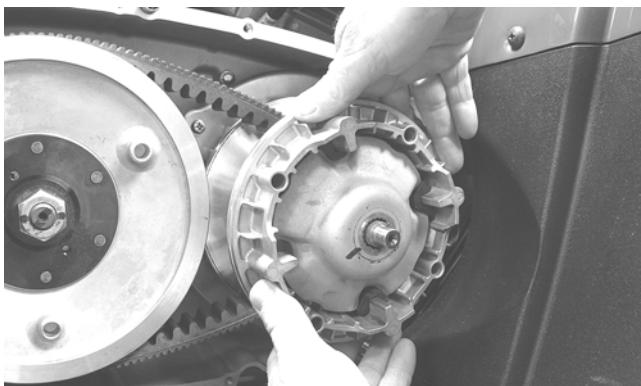
13. Faites glisser le plateau d'entraînement fixe sur l'arbre avant.
14. Écartez les faces de la poulie menée en filetant la vis à capuchon du couvercle de la courroie trapézoïdale dans la face menée fixe et resserrez jusqu'à ce que les faces ouvrent suffisamment pour permettre à la courroie trapézoïdale de descendre dans la poulie à approximativement 3/4 po.



KC137

■REMARQUE: Les flèches qui se trouvent sur la courroie trapézoïdale devraient pointer dans le sens de tournage de moteur.

15. En vous assurant que les galets du plateau d'entraînement mobile sont en place, pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et le plateau d'entraînement mobile sur l'arbre.

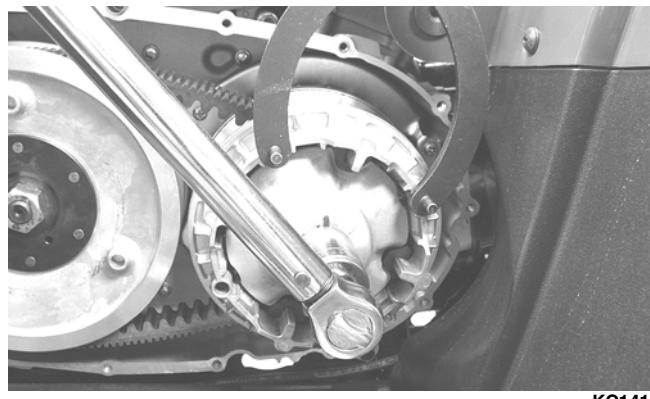


KC127

16. Revêtez les filetages de l'écrou avec le Loctite rouge n° 271; ensuite, en vous assurant que les cannelures de l'arbre d'embrayage sont en protubérance du couvercle, fixez avec l'écrou et serrez à 147 lb-pi.



KC138

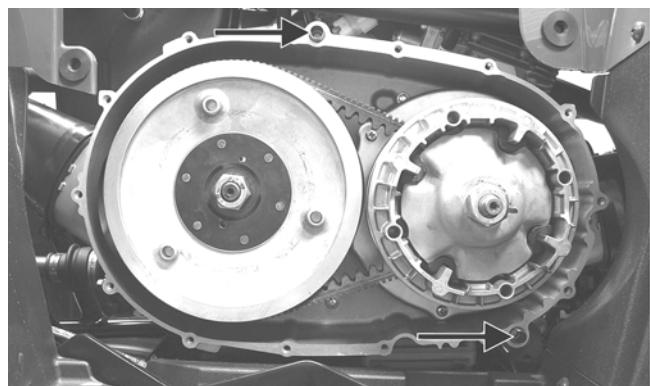


KC141

■REMARQUE: À ce stade, la vis à capuchon peut être retirée de la plateforme de la poulie menée.

17. Faites tourner la courroie trapézoïdale et les mécanismes d'entraînement jusqu'à ce que la courroie soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
18. Installez les deux goupilles d'alignement et positionnez le joint du couvercle de la courroie trapézoïdale nouveau sur le couvercle de l'embrayage. Serrez, en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon à 8 lb-pi.

3



KC142A

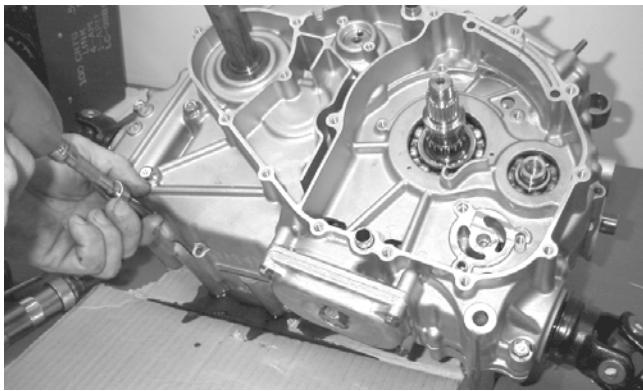
Composants centraux du carter moteur

■REMARQUE: Cette procédure ne peut pas être accomplie lorsque le bloc moteur/transmission se trouve dans le châssis. Assurez-vous d'avoir complété au préalable les procédures de retrait des composants supérieurs, du côté gauche et du côté droit.

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

Séparation des moitiés du carter moteur

1. Retirez les vis à capuchon gauches et droits qui fixent les moitiés du carter moteur en prenant note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage.

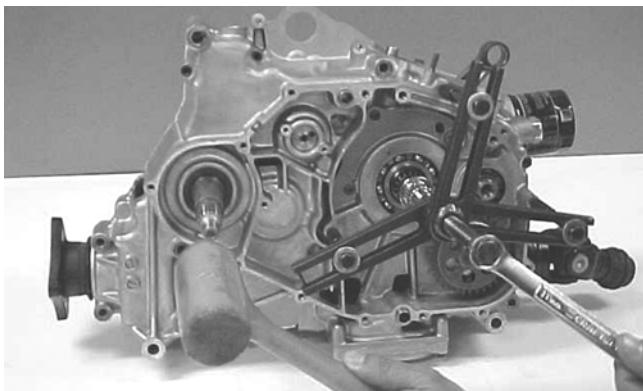


MD1006



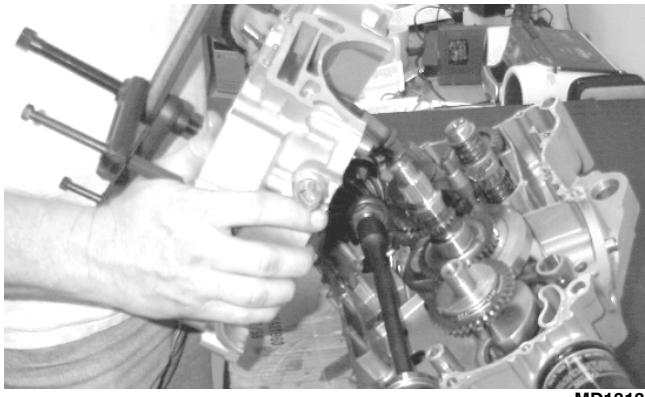
MD1012

2. À l'aide d'un Extracteur du vilebrequin/séparateur du carter et en frappant légèrement avec un maillet de caoutchouc, séparez les moitiés du carter moteur. Prenez note de goupille d'alignement.



CC869

■REMARQUE: Afin de conserver les blocs arbres/engrenages intacts pour identification, frappez légèrement les arbres vers la moitié gauche du carter moteur lors de la séparation des moitiés.

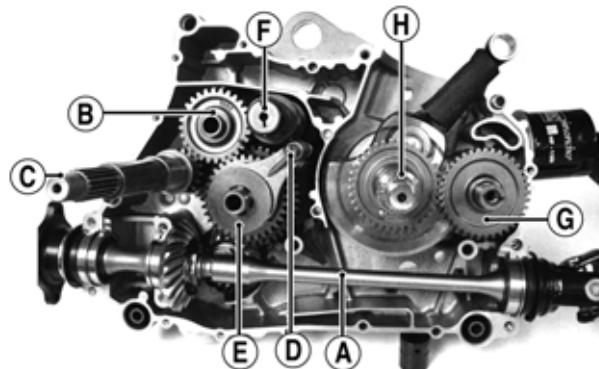


MD1313

Désassemblage d'une moitié du carter moteur

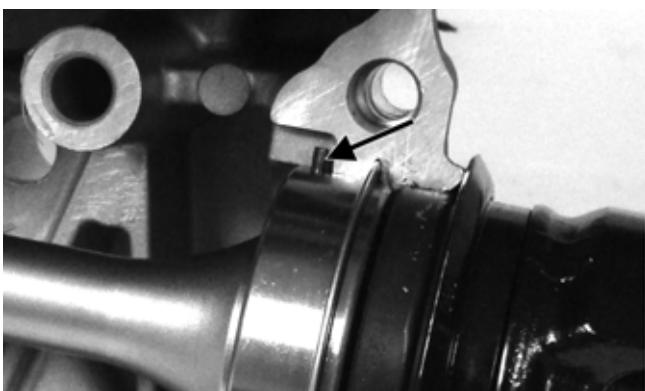
■REMARQUE: Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et dans l'ordre.

■REMARQUE: Pour les étapes 1 à 6, référez-vous à l'illustration FI639A.

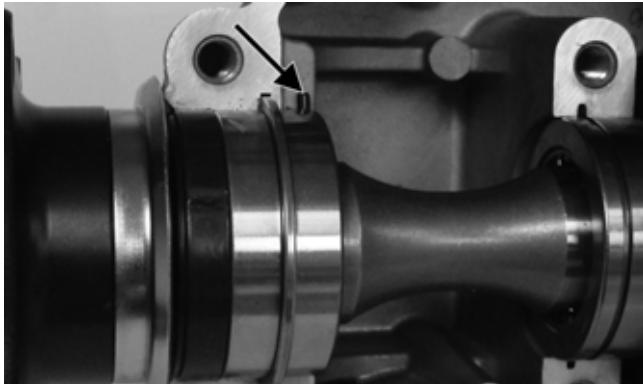


FI639A

1. Retirez l'assemblage d'arbre intermédiaire (A) en notant l'emplacement des ergots d'orientation des roulements avant et arrière et de la bague d'arrêt du roulement du centre.



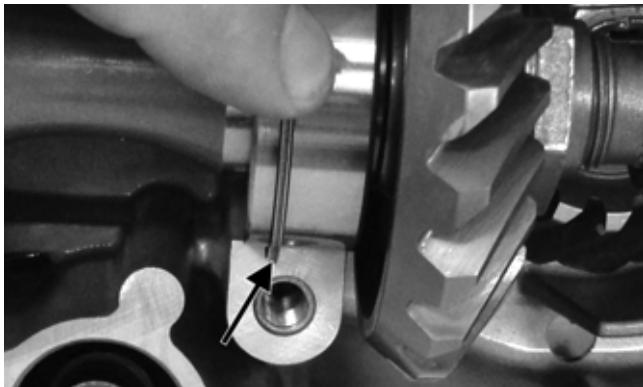
FI660A



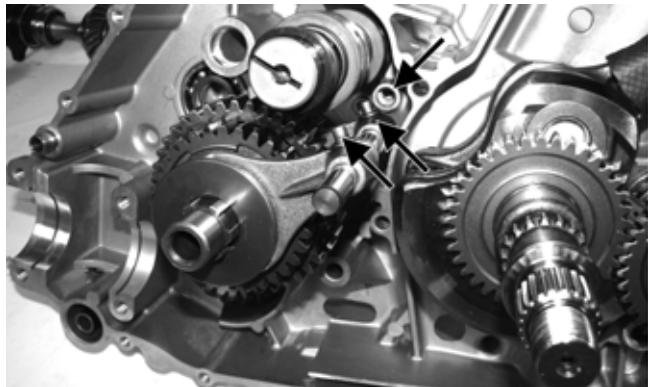
FI659A



FI646



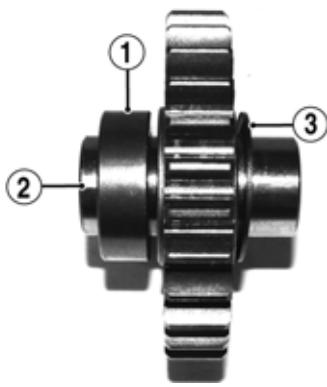
FI661A



FI653A

3

2. Retirez l'assemblage d'arbre de marche arrière (B). Notez l'emplacement du roulement interne (1), de l'arbre intermédiaire (2) et de la rondelle extérieure (3).



FI641A

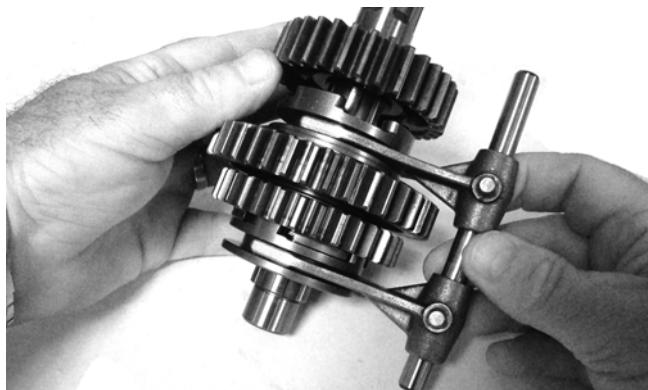
3. Retirez l'arbre de transmission (C); extrayez ensuite l'arbre d'arrêt des fourchettes d'embrayage (D) du bousillage de montage du carter moteur et laissez les fourchettes d'embrayage se désengager de l'arbre de changement de vitesse (F).

4. Retirez l'arbre de changement de vitesse (F) en notant les rondelles internes et externes.



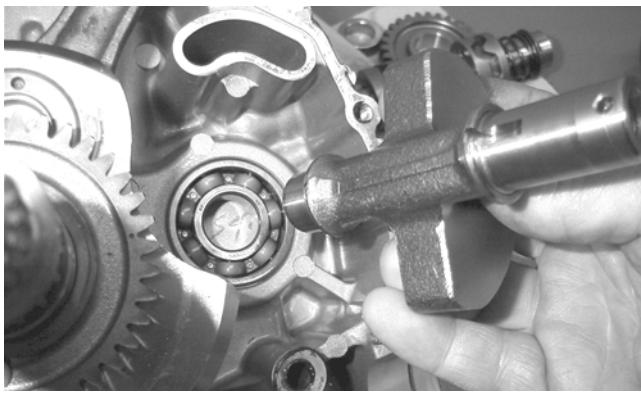
FI650A

5. Retirez l'assemblage d'arbre de renvoi (E) avec l'assemblage de fourchettes d'embrayage.



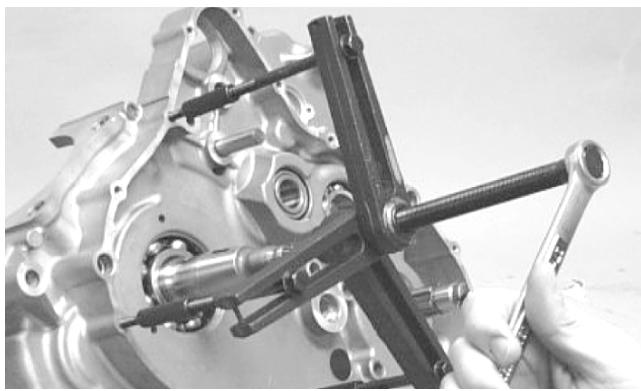
FI662

6. Retirez l'engrenage mené du balancier du vilebrequin (G) et notez la présence d'une clé; retirez ensuite l'arbre d'équilibrage du vilebrequin.



MD1024

7. À l'aide d'un Extracteur du vilebrequin/séparateur du carter avec le protège-vilebrequin approprié, retirez le vilebrequin.



MD1330

ATTENTION

Ne retirez pas l'arbre de sortie restant à moins que cela ne soit absolument nécessaire. Si l'arbre est retiré, son écrou doit être remplacé par un écrou neuf et l'arbre doit être calé à nouveau.

8. Retirez l'écrou de retenue de l'engrenage d' entraînement secondaire/l'engrenage mené secondaire. En procédant de l'intérieur du carter moteur à l'aide d'un maillet en caoutchouc, faites sortir l'arbre de sortie. Prenez note de l'arbre de sortie, de la cale, de la rondelle et de l'écrou.

À CE STADE

Pour la révision du vilebrequin, consultez la sous-section Révision des composants centraux du carter moteur.

Révision des composants centraux du carter moteur

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

ENGRENAGES SECONDAIRES

■REMARQUE: Lors de la vérification et de la correction du jeu d'engrènement et de l'indentation, le joint universel doit être fixé à l'arbre avant, sous peine de fausses mesures.

Vérification du jeu d'engrènement

■REMARQUE: L'arbre arrière et l'engrenage conique doivent être retirés pour cette procédure. De plus, commencez toujours par les cales originales de l'arbre arrière.

1. Placez le couvercle gauche du carter moteur sur la moitié gauche du carter moteur afin de prévenir la déviation de l'arbre de sortie de transmission secondaire.
2. Installez l'arbre de sortie mené secondaire sur le carter moteur.
3. Montez la pointe indicatrice du comparateur mécanique sur l'engrenage conique mené secondaire (centré sur la dente d'engrenage).
4. Tout en berçant l'engrenage conique mené d'avant en arrière, prenez note du jeu d'engrènement maximal indiqué par le comparateur.
5. L'échelle de jeu d'engrènement acceptable va de 0,05 à 0,33 mm (0,002 à 0,013 po).

Correction du jeu d'engrènement

■REMARQUE: Si le jeu d'engrènement mesuré correspond à l'échelle acceptable, aucune correction n'est nécessaire.

1. Si le jeu d'engrènement mesuré est inférieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus mince.
2. Si le jeu d'engrènement mesuré est supérieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus épaisse.

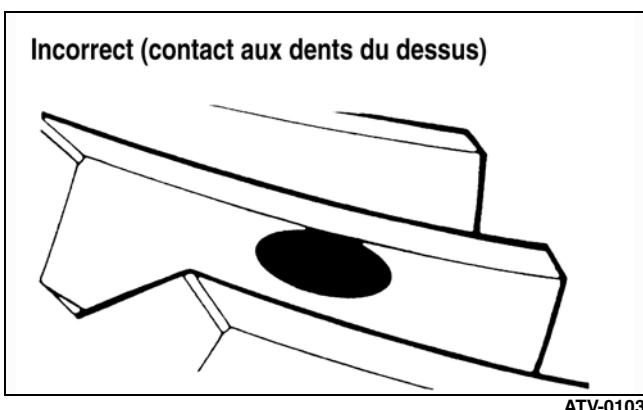
■REMARQUE: Continuez à retirer, à mesurer et à installer les cales jusqu'à ce que la mesure du jeu d'engrènement atteigne la tolérance appropriée. Consultez le tableau suivant.

Jeu d'engrènement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,05 mm (0,002 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
De 0,05 à 0,33 mm (0,002 à 0,013 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,33 mm (0,013 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

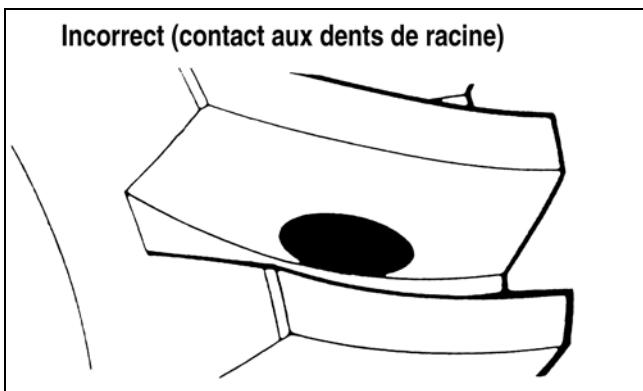
Vérification de l'indentation

■REMARQUE: Après la correction du jeu d'engrènement de l'engrenage conique mené secondaire, il est nécessaire de vérifier l'indentation.

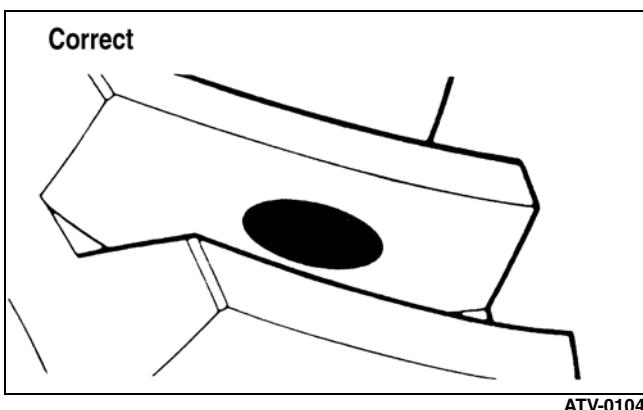
1. Retirez l'arbre de sortie mené secondaire de la moitié gauche du carter moteur.
2. Nettoyez les dents de l'engrenage conique mené secondaire des vieux résidus d'huile et de graisse.
3. Appliquez une couche mince et uniforme de bleu à tracer sur plusieurs des dents de l'engrenage.
4. Installez l'arbre de sortie mené secondaire.
5. Faites tourner l'engrenage conique mené secondaire plusieurs fois dans chaque direction.
6. Examinez le motif de l'indentation dans la teinture et comparez-le aux illustrations.



ATV-0103



ATV-0105



ATV-0104

Correction de l'indentation

■REMARQUE: Si le motif de l'indentation est comparable à l'illustration du motif correct, aucune correction n'est nécessaire.

Si le motif de l'indentation est comparable à l'un des motifs incorrects, corrigez l'indentation en vous reportant au tableau suivant.

Indentation	Correction de cales
Contact au sommet	Réduisez l'épaisseur de cales
Contact à la base	Augmentez l'épaisseur de cales

■REMARQUE: Pour corriger l'indentation, les étapes 1 et 2 (y compris la REMARQUE) de la partie «Corréction du jeu d'engrènement» doivent être accomplies et le tableau «Indentation/correction de cales» doit être consulté.

ATTENTION

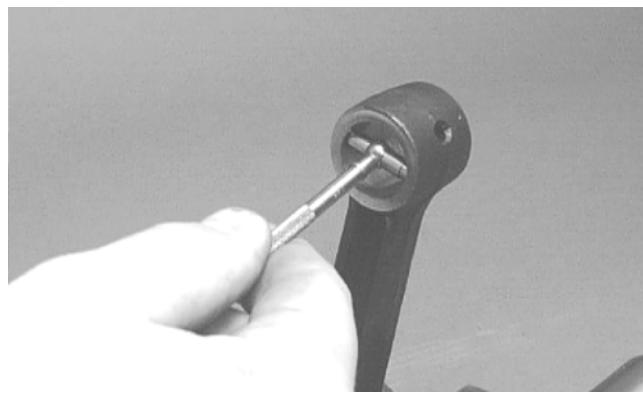
Après la correction de l'indentation, le jeu d'engrènement doit être vérifié de nouveau et corrigé (au besoin). Poursuivez les procédures de correction du jeu d'engrènement et de l'indentation jusqu'à ce qu'ils correspondent tous les deux aux valeurs de tolérance.

VILEBREQUIN

■REMARQUE: Le vilebrequin et la bielle forment un assemblage qui ne peut pas être réparé. Si l'un des composants est hors norme, l'assemblage complet doit être remplacé.

Mesurage de la bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité)

1. Insérez une jauge mâchoire dans l'alésage du pied de bielle, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.



CC290D

2. Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (déviation de la petite extrémité)

1. Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V et montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur contre le centre du tourillon du pied de bielle.
2. Mettez le comparateur à zéro et poussez la petite extrémité de la bielle à l'écart du comparateur mécanique.
3. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (tête d'un côté à l'autre)

1. Poussez l'extrémité inférieure de la bielle d'un côté du tourillon de vilebrequin.
2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu entre la bielle et le tourillon de vilebrequin.

3

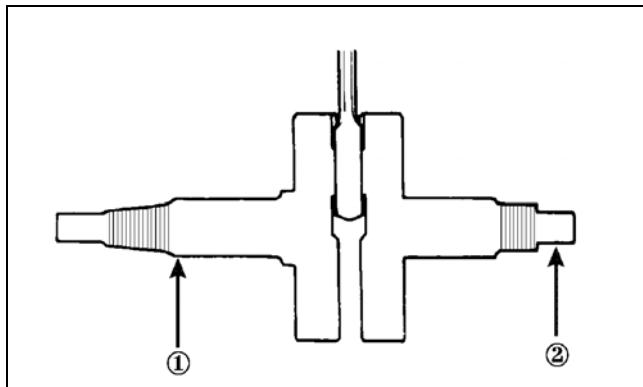


CC289D

3. L'échelle de jeu acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage du vilebrequin (déviation)

1. Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V.
2. Montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur au point 1 du vilebrequin.



ATV-1074

3. Mettez le comparateur à zéro et faites lentement pivoter le vilebrequin.

ATTENTION

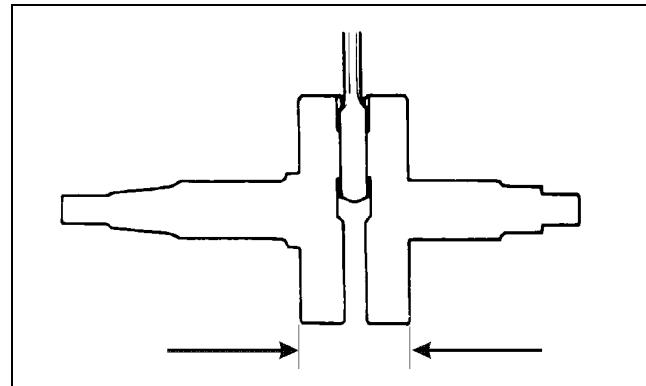
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

4. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

■REMARQUE: Procédez à la vérification de la déviation de l'autre côté du vilebrequin en positionnant le point de contact du comparateur au point 2 et en suivant les étapes 3 à 4.

Mesurage du vilebrequin (contrepoids à contrepoids)

1. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la distance qui va du bord extérieur d'un contrepoids au bord extérieur de l'autre contrepoids.



ATV-1017

2. L'échelle de largeur acceptable doit être conforme aux spécifications.

ARBRE DE RENVOI

ATTENTION

Lors du désassemblage de l'arbre de renvoi, veillez à prendre note de l'orientation de chaque composant majeur (crabot, engrenage). Si un composant majeur est orienté dans la mauvaise direction lors de l'installation, la transmission pourra être endommagée et/ou fonctionnera incorrectement. Dans les deux cas, un désassemblage puis un ràssemblage complet sera nécessaire.

Désassemblage

1. Retirez le crabot de l'engrenage mené de marche arrière, puis retirez le circlip qui fixe l'engrenage mené de marche arrière.



FI663



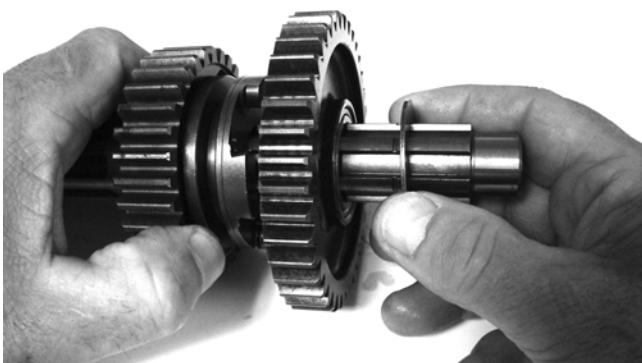
FI664

2. Retirez la rondelle cannelée; retirez ensuite l'engrenage mené de marche arrière avec le roulement et l'alésage.



FI665

3. Retirez la rondelle de l'engrenage mené à basse vitesse; retirez ensuite l'engrenage mené inférieur avec le roulement et l'alésage.



FI666



FI669

5. Retirez le circlip fixant l'engrenage mené de haute vitesse; retirez ensuite une rondelle, l'engrenage mené de haute vitesse avec le roulement et la douille et retirez la rondelle menée de haute vitesse.



3

FI670



FI667

4. Retirez la rondelle cannelée et le circlip qui fixe le crâbot coulissant haut/bas. Retirez le crâbot coulissant.



FI668



FI671

ASSEMBLAGE

1. La rondelle menée de haute vitesse (1) se trouvant sur l'arbre de renvoi, installez la douille d'engrenage mené de haute vitesse (3), les roulements (2) et l'engrenage (4) sur l'arbre de renvoi; installez ensuite les rondelles (5) et fixez à l'aide du circlip.



FI671A



FI666



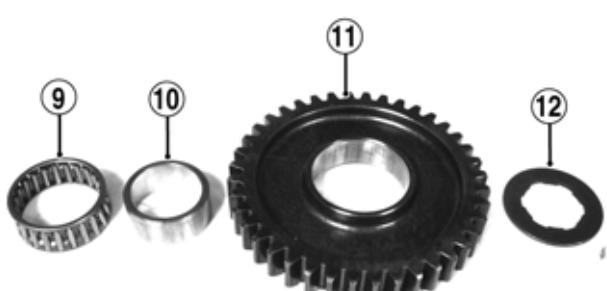
FI670

2. Installez le crabot d'embrayage haute/basse vitesses (6) sur l'arbre de renvoi et fixez-le à l'aide du circlip (7); installez ensuite la rondelle cannelée (8).



FI668A

3. Installez la douille de l'engrenage de basse vitesse (10), le roulement (9), et l'engrenage (11) sur l'arbre de renvoi; installez ensuite la rondelle cannelée (12).



FI667A



FI664

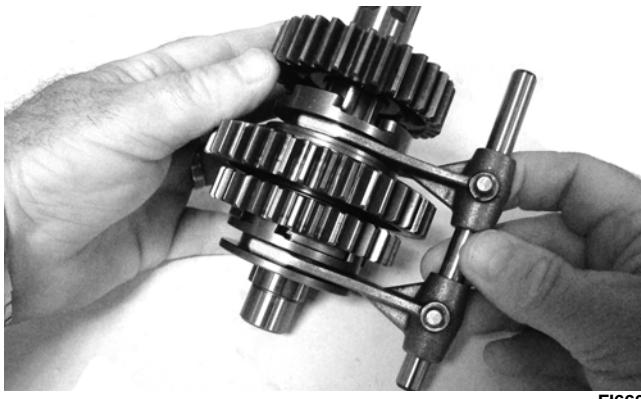
4. Placez la douille de l'engrenage de marche arrière (13) sur l'arbre; installez ensuite le roulement (14), l'engrenage (15), et la rondelle cannelée (16). Fixez le tout à l'aide d'un collier de retenue.



FI665A

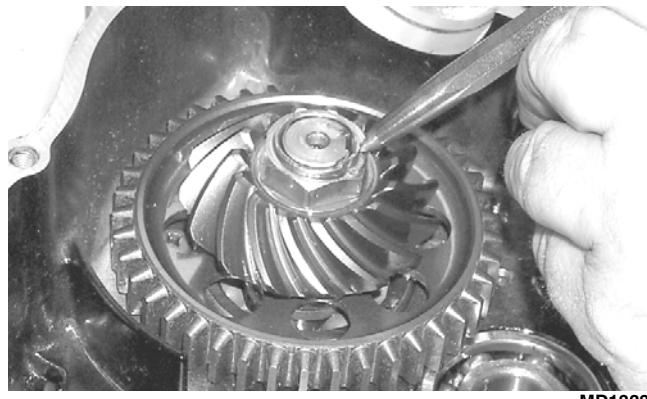


FI663



FI662

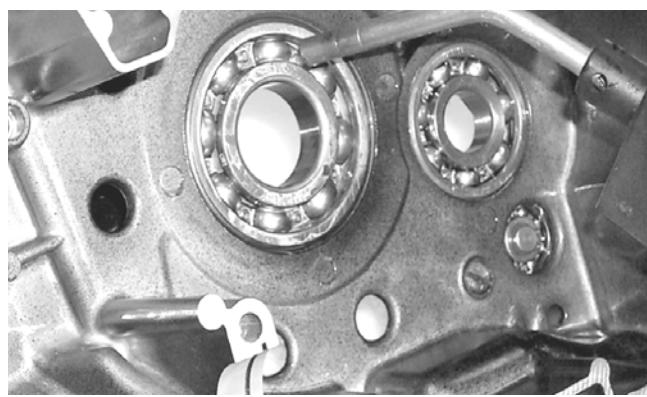
■REMARQUE: L'arbre de renvoi est prêt pour l'installation à ce stade.



MD1333

3. Appliquez une quantité généreuse d'huile sur le roulement du vilebrequin. Chauffez le roulement à l'aide d'un chalumeau au propane jusqu'à ce que l'huile commence à fumer, puis faites glisser le vilebrequin en position.

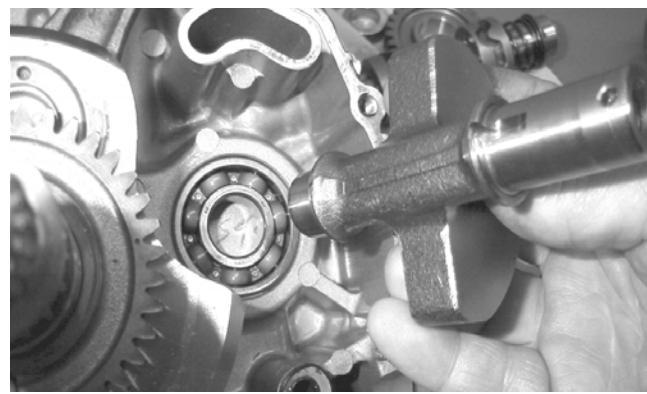
3



MD1334

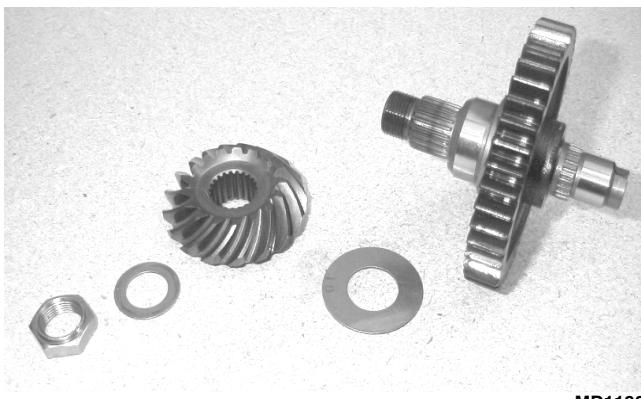
■REMARQUE: S'il n'est pas possible de chauffer le roulement, le vilebrequin peut être installé à l'aide d'un installateur de vilebrequin.

4. Faites tourner le vilebrequin de manière à ce que le contrepoids soit dirigé vers l'arrière du moteur. Installez l'arbre de l'équilibre du vilebrequin.



MD1024

5. Installez la clé dans l'arbre de balancier de vilebrequin; puis installez l'engrenage et alignant les repères de calage, faites glisser l'engranage en position.



MD1199



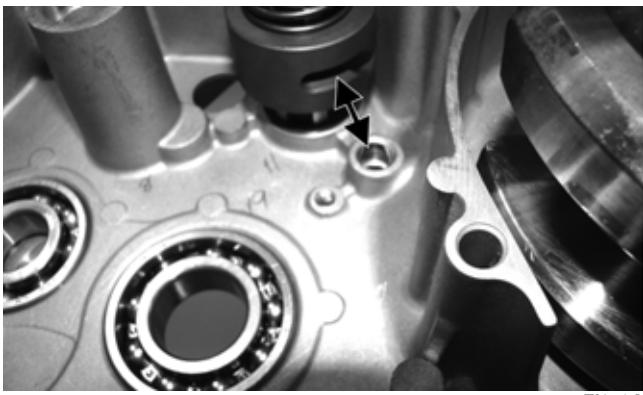
MD1079

2. Installez et serrez l'écrou de bride de l'arbre de sortie à 59 lb-pi. A l'aide d'un poinçon, aplatissez-le.



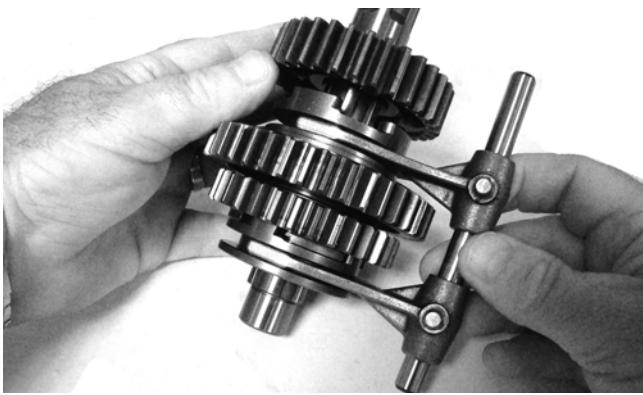
FI652

6. Alignez les fentes des fourchettes de cames d'embrayage avec les bossages de montage de l'arbre à fourchettes d'embrayage et en plaçant une rondelle à chaque bout, installez le carter moteur.

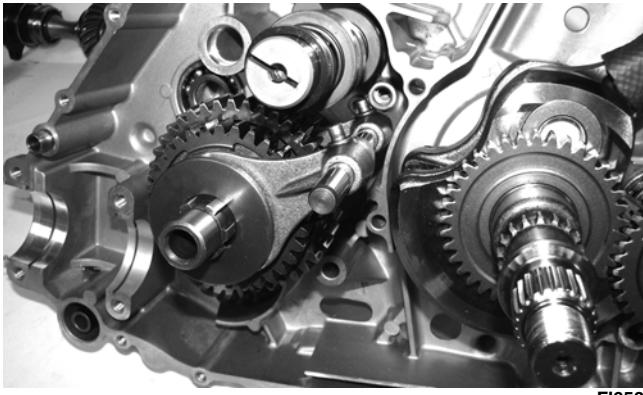


FI652A

7. Mettez en place les fourchettes d'embrayage sur l'arbre de renvoi assemblé et montez-le sur le vilebrequin en tant qu'assemblage.

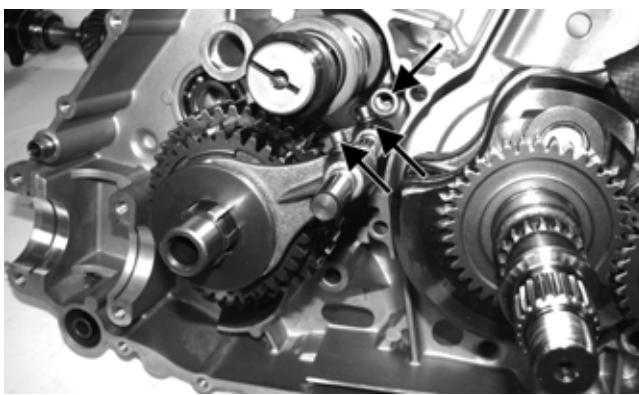


FI662



FI653

8. Alignez les fourchettes d'embrayage de manière à permettre l'engagement avec la came d'embrayage; engagez ensuite les fourchettes d'embrayage et glissez l'arbre de fourchettes d'embrayage sur le bossage de montage du carter moteur.



FI654A



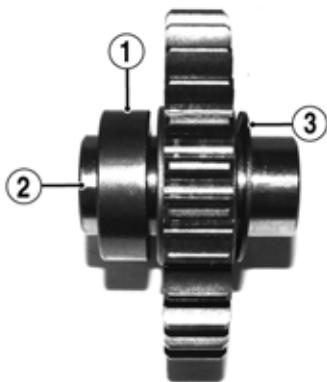
FI655A

9. Installez l'arbre de transmission d'entrée.

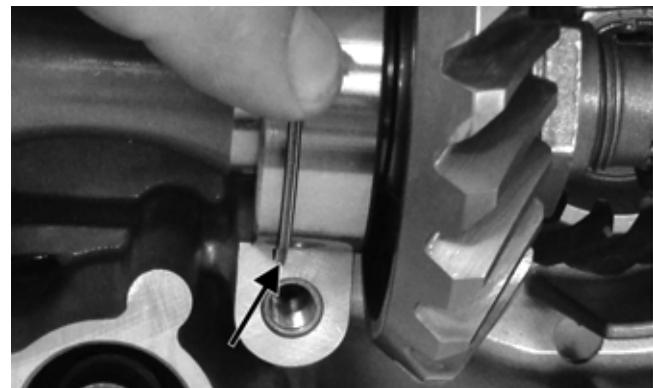


FI646

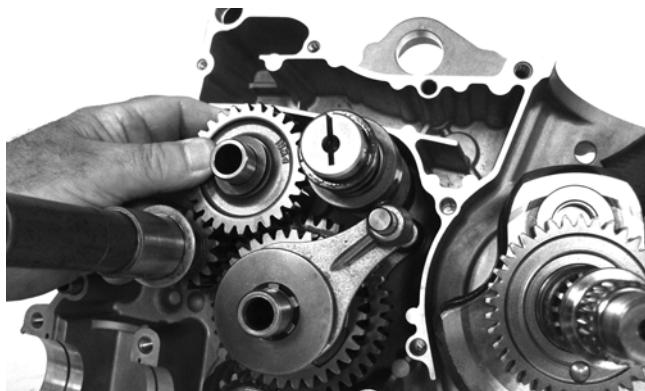
10. Installez le collet (1), l'arbre (2), le pignon intermédiaire de marche arrière et la rondelle (3).



FI641A

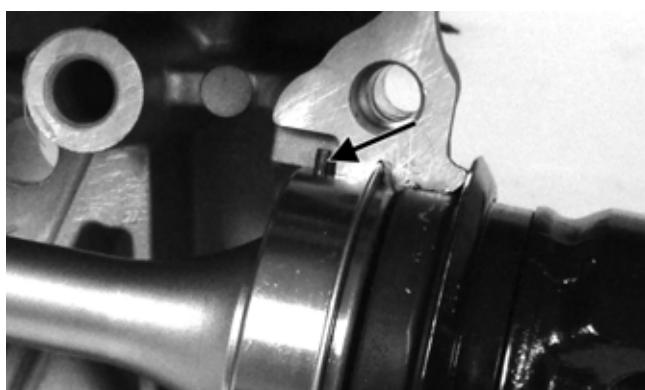


FI661A

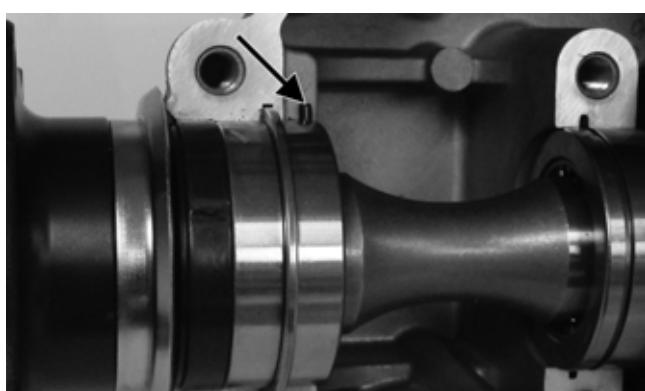


FI645

11. Installez l'ensemble d'arbre de transmission intermédiaire de sortie dans la moitié du carter moteur en veillant à ce que les goupilles d'alignement des roulements avant et arrière soient correctement ancrés dans les échancrures; installez ensuite l'anneau en C d'alignement du roulement d'entraînement central.



FI660A

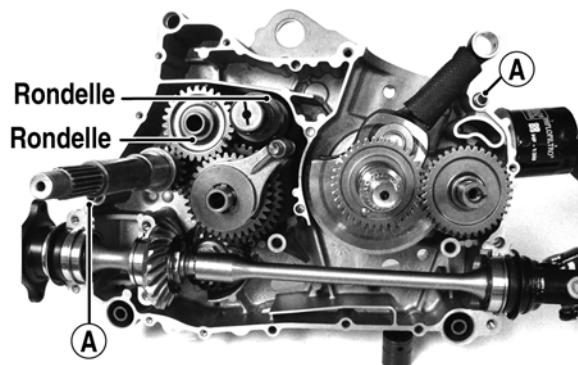


FI659A

Raccordement des moitiés du carter moteur

3

- Assurez-vous que les deux goupilles d'alignement (A) soient en place et que les deux moitiés du boîtier soient propres et libres de toute graisse. Appliquez le scellant à trois liants sur les surfaces d'accouplement. Placez la moitié droite sur la moitié gauche.

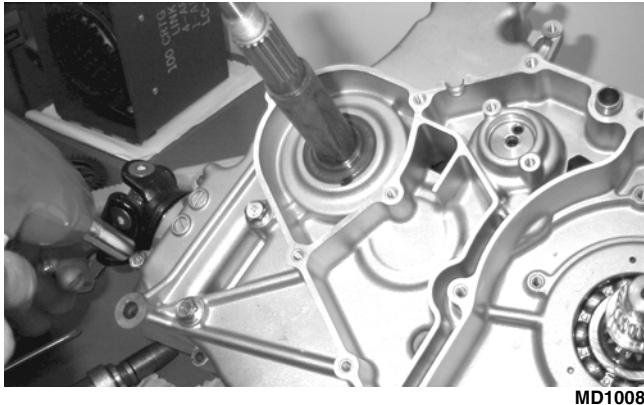


FI639B

■REMARQUE: Assurez-vous d'appliquer un agent d'étanchéité à l'intérieur du rayon de tous les emplacements de vis à capuchon et sur toute la surface des bosses de vis à capuchon internes.

- À l'aide d'un maillet de plastique, frappez légèrement les moitiés du carter moteur jusqu'à ce que les vis à capuchon puissent être installées.
- Du côté droit, installez les vis à capuchon de carter moteur en prenant note de l'emplacement des vis à capuchon de tailles différentes : puis serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

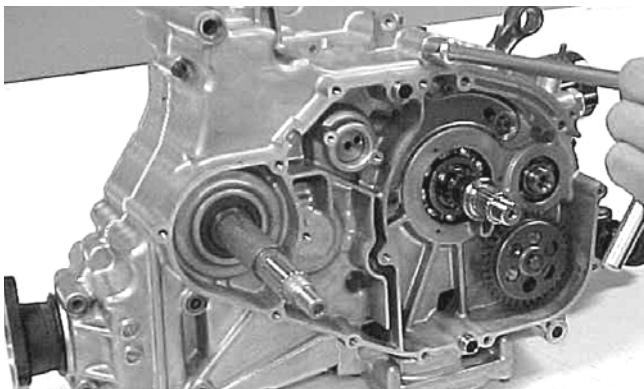
■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière pour vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas lorsque vous resserrez les vis à capuchon.



MD1008

4. Du côté gauche, installez les vis à capuchon du carter moteur qui restent et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière pour vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas lorsque vous resserrez les vis à capuchon.



CC871

5. Serrez, en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon de 8 mm jusqu'à ce que les moitiés soient correctement jointes, puis serrez-les à 21 lb-pi.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

6. Serrez en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon de 6 mm à 10 lb-pi.

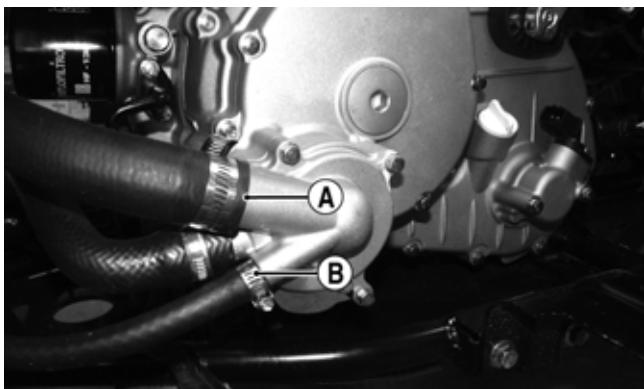
■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

☞ À CE STADE

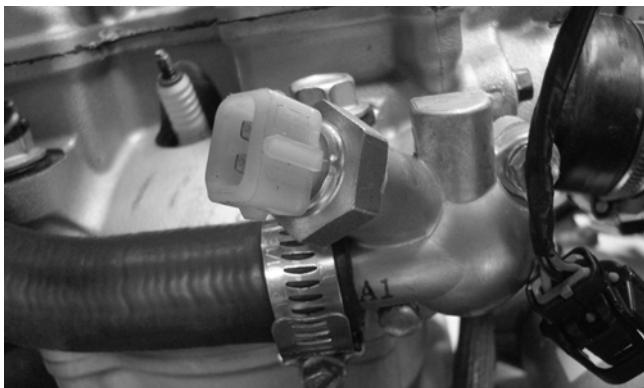
Une fois que vous en avez terminé avec les composants centraux du carter moteur, passez aux sections Installation des composants du côté droit, Installation des composants du côté gauche, et Installation des composants supérieurs.

Installation du moteur/ de la transmission

1. À partir du côté gauche, placez le moteur sur le bâti (partie arrière du moteur en premier) en relevant la partie arrière afin de permettre à la culasse d'éviter le châssis.
2. En ayant déplacé le moteur vers l'arrière, engagez les cannelures de la transmission avant dans la chape d' entraînement de sortie avant; placez ensuite l'ensemble en position et installez les deux boulons traversant. Fixez à l'aide des écrous de blocage et serrez au couple de 35 lb-pi.
3. Installez les quatre vis à capuchon fixant la partie arrière de la transmission à la bride de l' entraînement arrière et serrez au couple de 20 lb-pi.
4. Connectez les tuyaux du liquide de refroidissement (A) et (B) à la pompe à eau et connectez le tuyau du liquide de refroidissement du haut au boîtier du thermostat. Serrez bien tous les colliers de serrage.



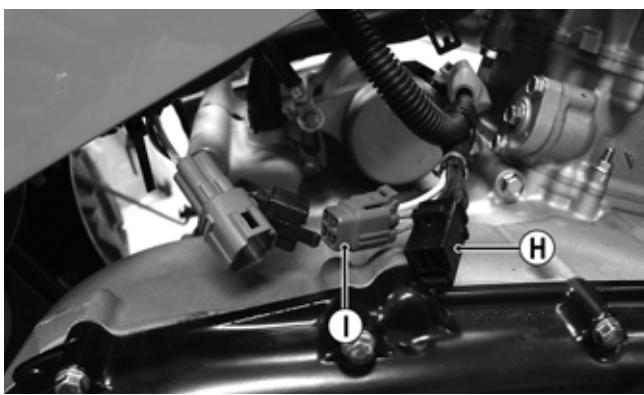
FI530B



FI537

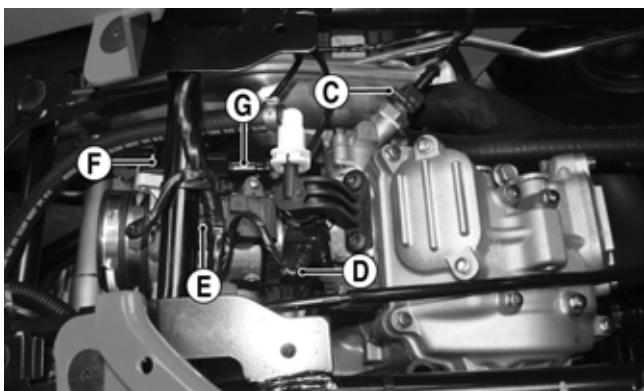
5. Installez le tuyau d'échappement en utilisant un nouveau joint d'étanchéité sur la culasse et en installant les vis de montage à capuchon de façon lâche, installez ensuite le silencieux avec un nouveau joint d'étanchéité Grafoil et fixez à l'aide de deux ressorts. Serrez les vis de montage à capuchon du tuyau d'échappement au couple de 20 lb-pi.
6. Connectez le câble d'accélérateur et réglez le jeu libre aux spécifications (consultez la section 4); serrez ensuite l'écrou de blocage correctement et installez le couvercle. Serrez bien les vis.

7. Reliez le connecteur du stator (H) et le connecteur du capteur de position du vilebrequin (I) au faisceau principal; connectez ensuite le câble positif au moteur du démarreur et serrez fermement.



FI534A

8. Connectez le câble de mise à la terre du moteur au collet de montage du démarreur et fixez à l'aide d'une vis à capuchon serrée au couple de 8 lb-pi.
9. À partir du haut, installez le connecteur du capteur ECT (C), le connecteur de l'injecteur de carburant (D), le connecteur du capteur de pression absolue de la tubulure (MAP) (E) le connecteur de l'ISC (F) et le connecteur du capteur de position du papillon (G).



FI522A

10. Mettez en place l'ensemble du filtre à air et connectez le reniflard du carter moteur en le fixant avec la pince, connectez ensuite la conduite d'admission avant et fixez-la avec un collier de serrage.
11. Installez le connecteur de faisceau de fils sur la bobine et installez le capuchon de bougie d'allumage.
12. Connectez les conduites d'air au logement de la transmission CVT et serrez les colliers de serrage fermement; connectez ensuite la conduite d'air au boîtier de filtre à air et au corps de papillon et fixez bien à l'aide des colliers de serrage.
13. Installez le compartiment de rangement et connectez le câble négatif de la batterie; installez ensuite le plateau à outils.
14. Versez la quantité spécifiée de liquide de refroidissement dans le radiateur et la quantité spécifiée de la qualité d'huile appropriée dans le moteur.
15. Installez l'ensemble du support de garde-pieds, le garde-pieds et le repose-pied. Serrez bien toutes les attaches.
16. Installez le siège en veillant à ce qu'il se verrouille bien en place; faites ensuite démarrer le moteur et laissez-le réchauffer en vérifiant s'il y a des fuites.
17. Coupez le moteur et vérifiez le niveau du liquide de refroidissement et le niveau d'huile. Ajoutez des liquides au besoin.

3

Table des matières (550/650/700)

Retrait du moteur/de la transmission	3-50
Composants supérieurs	3-54
Retrait des composants supérieurs	3-54
Révision des composants supérieurs	3-58
Installation des composants supérieurs	3-65
Composants du côté gauche	3-70
Retrait des composants du côté gauche	3-70
Installation des composants du côté gauche	3-72
Composants du côté droit	3-75
Retrait des composants du côté droit	3-75
Révision des composants du côté droit	3-78
Installation des composants du côté droit	3-79
Composants centraux du carter moteur	3-82
Séparation des moitiés du carter moteur	3-82
Désassemblage d'une moitié du carter moteur	3-83
Révision des composants centraux du carter moteur	3-85
Assemblage d'une moitié du carter moteur	3-90
Raccordement des moitiés du carter moteur	3-92
Installation du moteur/de la transmission	3-93

Retrait du moteur/ de la transmission

De nombreuses procédures de révision peuvent être accomplies sans qu'il soit nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis. Lisez attentivement la **REMARQUE** introduisant chaque sous-section à ce sujet.

☞ À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser des Composants supérieurs, des Composants du côté gauche ou des Composants du côté droit, alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

☞ À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser/remplacer les joints d'étanchéité d'huile du couvercle du côté gauche, le joint d'étanchéité d'huile du joint de sortie avant, le joint d'étanchéité d'huile du joint de sortie arrière et/ou le filtre à tamis d'huile (situé au-dessous du bloc moteur/transmission), alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

⚠ AVERTISSEMENT

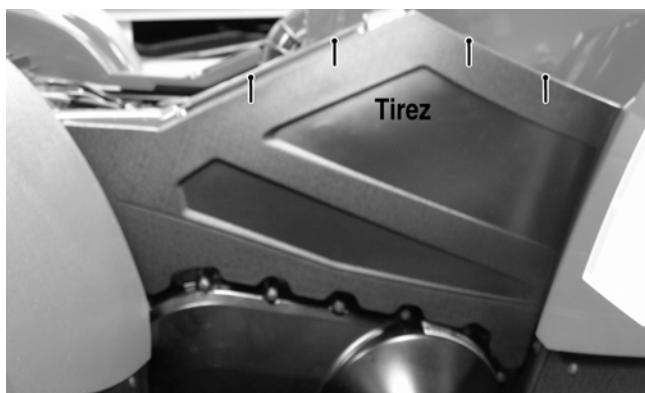
Assurez-vous que le VTT soit solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

1. Retirez le siège.
2. Déconnectez la batterie en retirant d'abord le câble négatif, puis le câble positif. Retirez la couvercle de la batterie ainsi que son tuyau d'aération, puis retirez la batterie.

ATTENTION

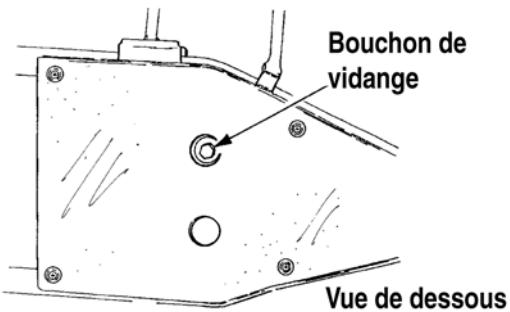
L'acide de batterie est nocif s'il entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Soyez toujours prudent lorsque vous manipulez une batterie.

3. Retirez le couvercle d'accès de radiateur, le couvercle de colonne de direction et l'ensemble de couvercle de compartiment de rangement, puis retirez le boîtier de compartiment de rangement.
4. Retirez les panneaux latéraux.



CF242A

5. Retirez le module d'instruments, puis retirez le porte-bagages avant et le panneau de carrosserie avant (consultez la section 8).
6. Vidangez l'huile en dessous du bloc moteur/ transmission, puis vidangez la réfrigérant.



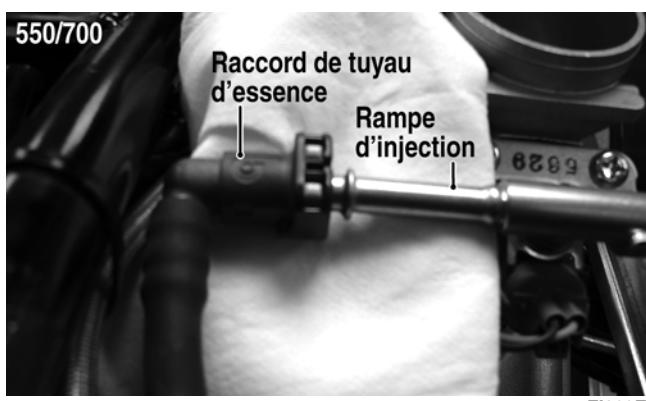
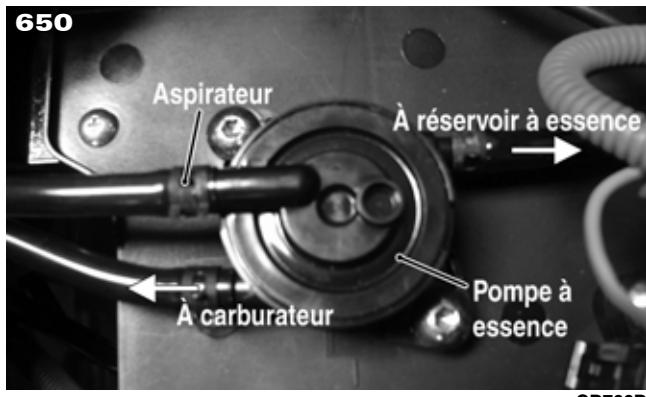
733-441A



CD799A

7. Retirez le filtre à air (consultez la section 2).

8. Retirez le tuyau d'aspiration et le tuyau entre la pompe à carburant et le carburateur (650) ou le raccord de tuyau d'essence du rampe d'injection (550/700).



9. Desserrez le collier de serrage du conduit d'admission d'air au logement du filtre à air.



10. Déconnectez le tuyau d'aération de carter moteur du logement de filtre à air. Retirez le collier de serrage du conduit d'admission de carburateur au logement de filtre à air, puis retirez le logement de filtre à air.



3

11. Retirez le collier qui fixe la gaine de conduit de refroidissement au logement de courroie trapézoïdale, puis retirez la gaine de conduit de refroidissement de la sortie du logement de courroie trapézoïdale.



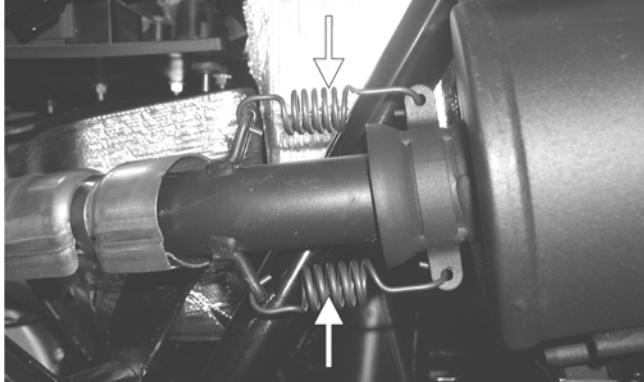
12. Retirez le support de repose-pied et le marchepied de côté gauche (consultez la section 8).

13. Fixez le carburateur/corps d'accélérateur à l'écart du moteur.
14. Retirez le clip en E qui attache la tige de transmission au bras de changement de vitesse du moteur, puis laissez la tige de transmission pivoter vers l'avant et prendre verticalement du levier de vitesse.



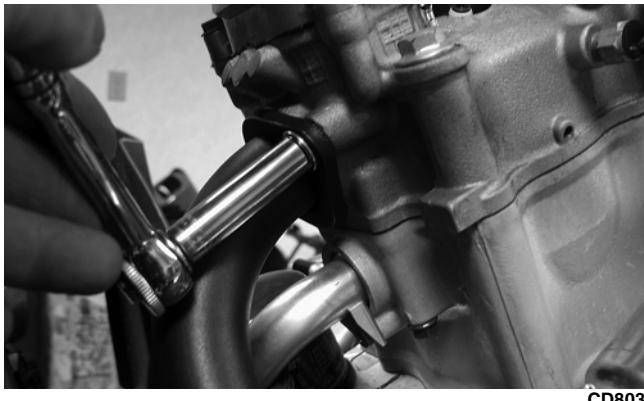
CD774

15. Retirez les ressorts qui attachent le silencieux au tuyau d'échappement; puis retirez le silencieux. Conservez les deux ressorts d'échappement.



CF138A

16. Retirez les deux vis à capuchon qui attachent le tuyau d'échappement à la culasse, puis retirez le tuyau.



CD803

17. Retirez les deux tuyaux de liquide de refroidissement du moteur et ensuite orientez-les à l'écart.
18. Retirez les vis à capuchon qui attachent la bride de sortie/arbre de transmission arrière à la bride de joint de sortie arrière.



CD805

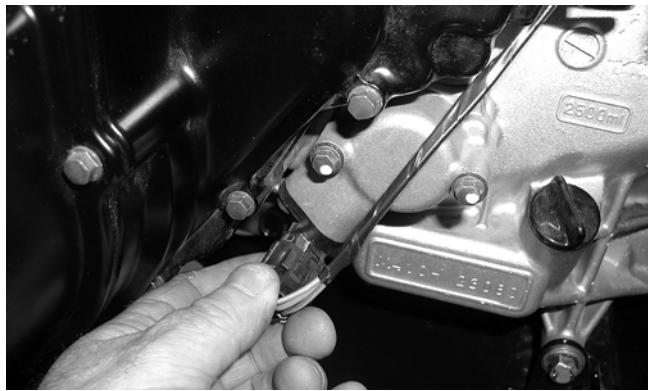
■REMARQUE: Il est recommandé de verrouiller le frein lorsque vous desserrez les vis à capuchon qui fixent l'arbre de transmission arrière.

19. Retirez le câble positif du démarreur initial et orientez-le à l'écart.



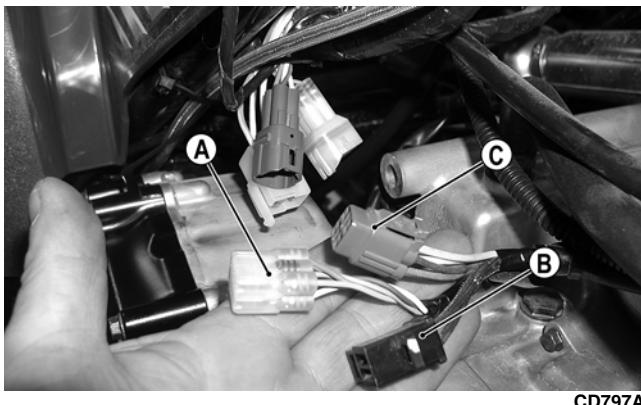
CD796

20. Débranchez le connecteur du capteur de vitesse du logement du capteur.



CD794

21. Sur la droite, débranchez l'interrupteur de position de marche (A), le connecteur du stator (B) et le connecteur CDI (C).



CD797A

22. Débranchez le conducteur du capteur de température du faisceau de câblage.



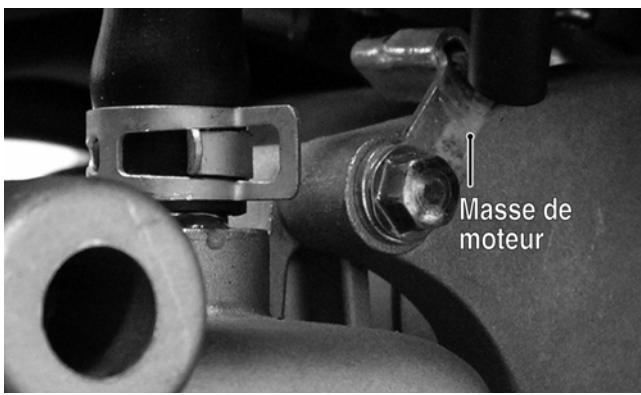
CD788

23. Déconnectez le fil de la bougie d'allumage de celle-ci.
Retirez la bobine du châssis.



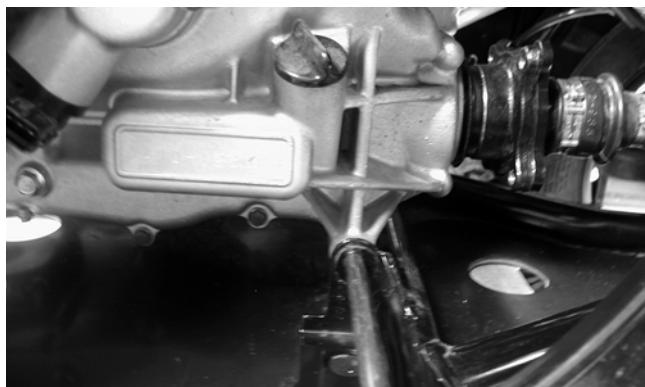
CD814

24. Retirez la vis à capuchon qui fixe le fil de masse du moteur au moteur.



KC201A

25. Retirez les boulons de montage traversant du moteur.
Prenez note tous attaches de montage.



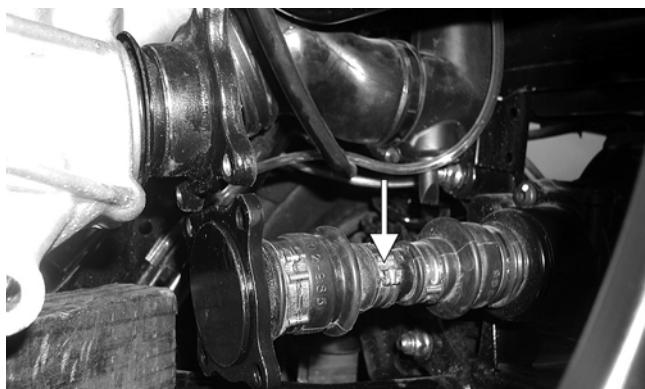
CD809

26. Soulevez l'arrière du moteur suffisamment pour permettre à la bride de sortie arrière de se dégager du joint de bride de sortie. Bloquez le moteur dans cette position soulevée.

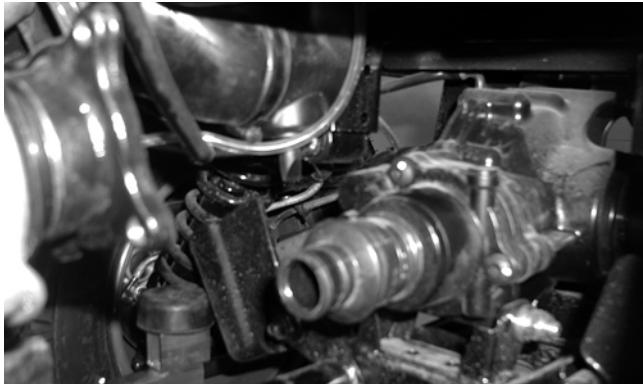


CD811

27. Retirez le premier petit collier de gaine, puis retirez la bride de sortie et l'arbre de transmission du coupleur de transmission arrière.



CD812A



CD813

28. Retirez le bloc sous le moteur et abaissez le moteur, puis retirez le collier de gaine de la chape d'entraînement de sortie avant.
29. Déplacez suffisamment le moteur vers l'arrière pour permettre à l'arbre de transmission avant de se dégager de la chape de sortie avant, puis déplacez le moteur vers l'avant et vers la gauche. Le moteur sort du côté gauche du châssis.



CD818



CD773

☞ À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants supérieurs

A. Couvercle de soupape/culbuteurs B. Culasse/arbre à cames

■REMARQUE: Retirez la bougie d'allumage et le bouchon de visite du calage; puis, à l'aide d'un douille et un cliquet, faites pivoter le vilebrequin jusqu'au point mort haut de la course de compression.

1. Retirez les deux couvercles de poussoir.



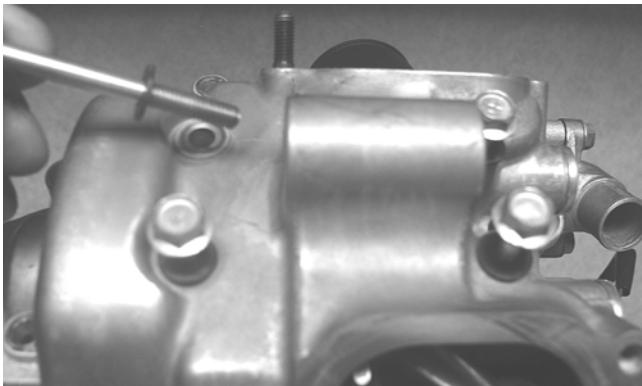
CC001D

■REMARQUE: Conservez les éléments métalliques de montage avec les couvercles en prévision de l'assemblage ou repassez-les dans la tête pour les maintenir séparés.

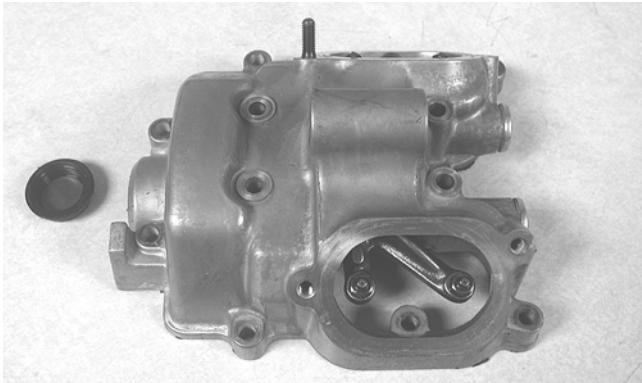
2. Retirez les 12 vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape à la culasse et prenez note des quatre rondelles de caoutchouc qui se trouvent sur les vis à capuchon du dessus. Retirez le couvercle de soupape. Prenez note du bouchon de culasse ainsi que de son orientation en prévision de l'assemblage. Prenez également note de l'emplacement des deux goupilles d'alignement.

Composants supérieurs

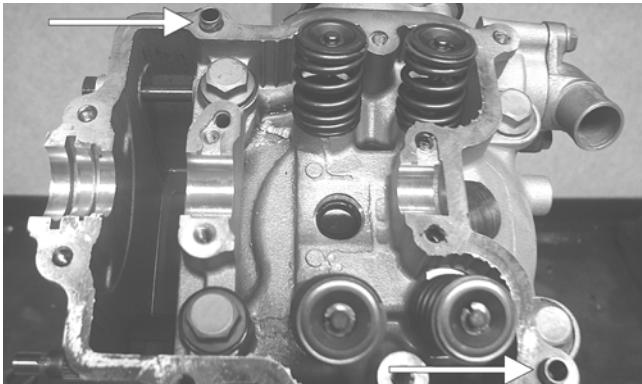
■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.



CD205



CD206



CD211A

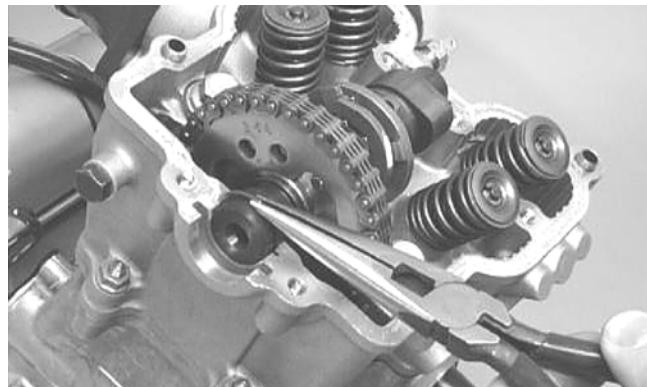
3. Desserrez la vis à capuchon qui se trouve à l'extrémité du tendeur; puis, retirez les deux vis à capuchon qui fixent le régulateur du tendeur, puis retirez le régulateur. Prenez note du joint.



CC009D

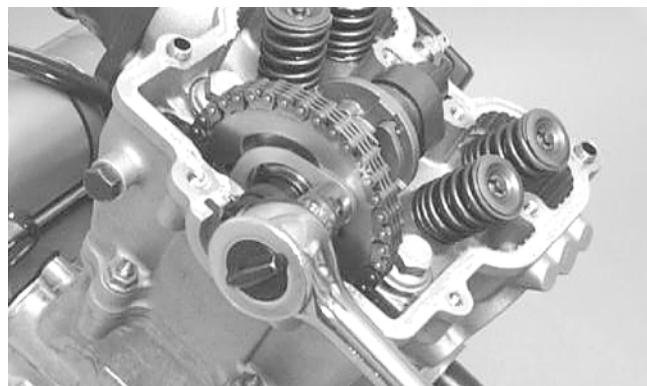
4. À l'aide d'un poinçon, faites tourner l'anneau en C dans sa gorge jusqu'à ce qu'il se trouve hors de la culasse, puis retirez-le.

■REMARQUE: Prenez garde à ne pas échapper l'anneau en C dans le carter moteur.



CC012D

5. Pliez les languettes de la rondelle et retirez les deux vis à capuchon qui fixent le pignon denté à l'arbre à cames, puis détachez le pignon denté de l'arbre à cames.



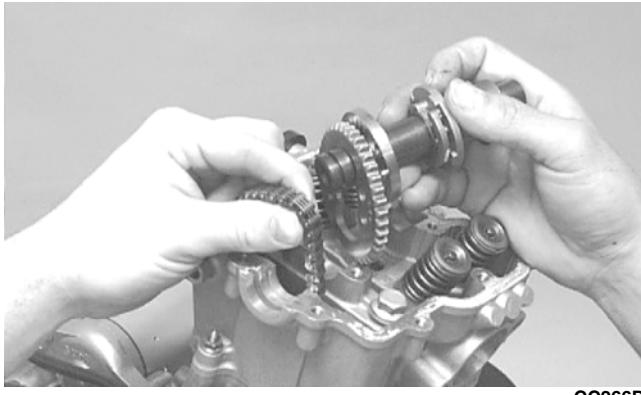
CC013D

6. Tout en tenant la chaîne, faites glisser le pignon denté et l'arbre à cames hors de la culasse.



CC014D

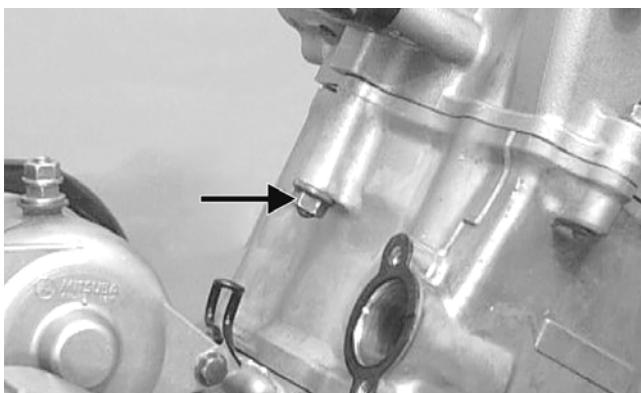
7. Retirez la vis à capuchon qui fixe le tendeur de chaîne (prenez note de la rondelle), puis retirez celui-ci.



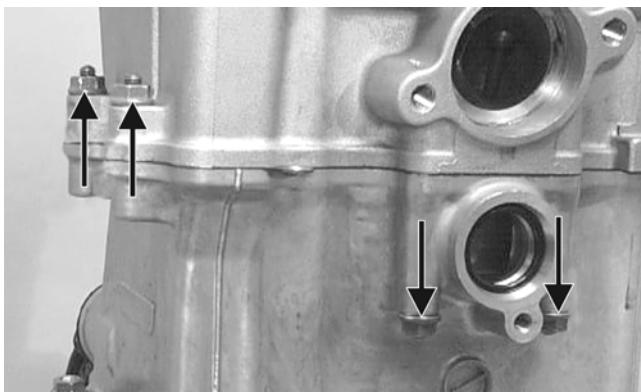
CC266D

■REMARQUE: Enroulez la chaîne autour du cylindre et fixez-la afin d'empêcher qu'elle ne tombe dans le carter moteur.

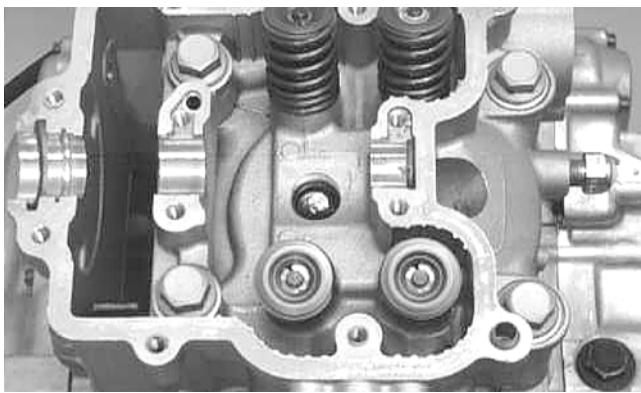
8. Retirez les cinq écrous qui fixent la culasse au cylindre.



CC017D

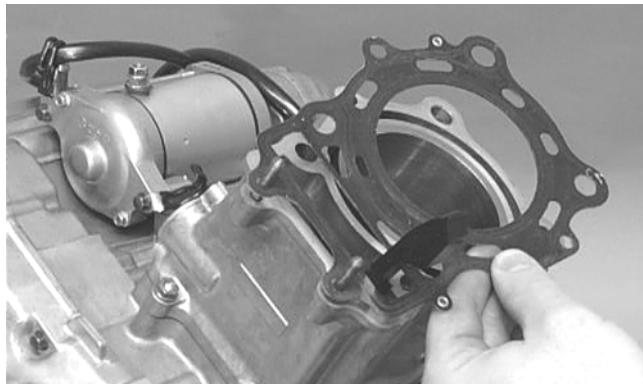


CC018D



CC016D

9. Retirez la culasse du cylindre, retirez le joint et prenez note des deux goupilles d'alignement, puis retirez le guide de chaîne à cames.



CC020D

☞ À CE STADE

Pour la révision des soupapes et de la culasse, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

☞ À CE STADE

Pour l'inspection du guide de chaîne à cames, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.



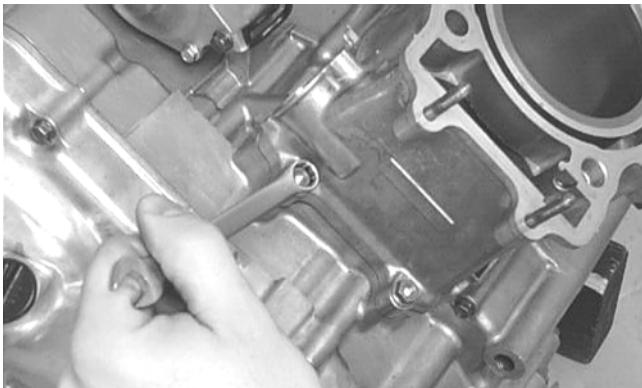
CC022D

C. Cylindre

D. Piston

■REMARQUE: Les étapes 1 à 9 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

10. Desserrez le collier qui fixe le tuyau de liquide de refroidissement au raccord, puis détachez le tuyau.
11. Retirez les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur.

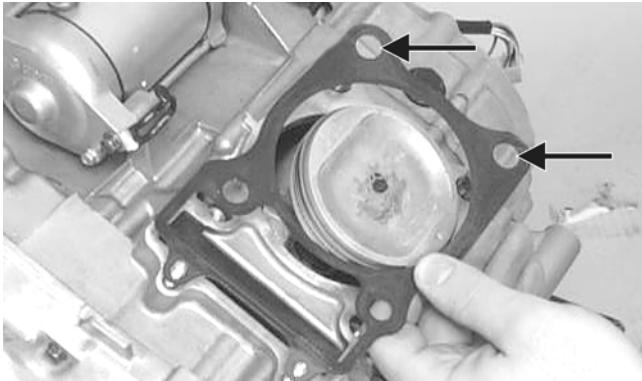


CC023D

12. Soulevez le cylindre du carter moteur en prenant soin de ne pas laisser le piston tomber contre le carter moteur. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.



CC024D



CC025D



CC026D

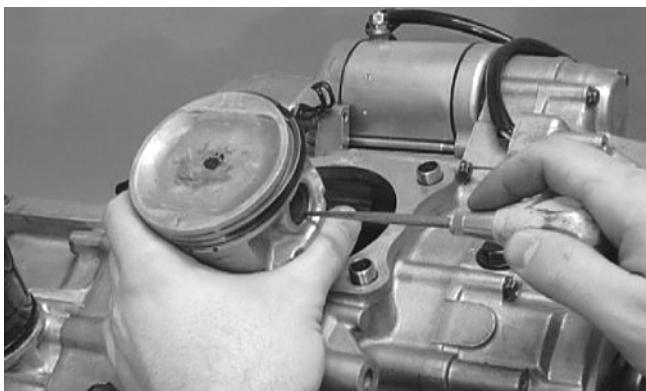
À CE STADE

Pour la révision du cylindre, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

ATTENTION

Lors du retrait du cylindre, assurez-vous de soutenir le piston afin d'éviter d'endommager le carter moteur et le piston.

13. À l'aide d'un poinçon, retirez le circlip de l'axe du piston.

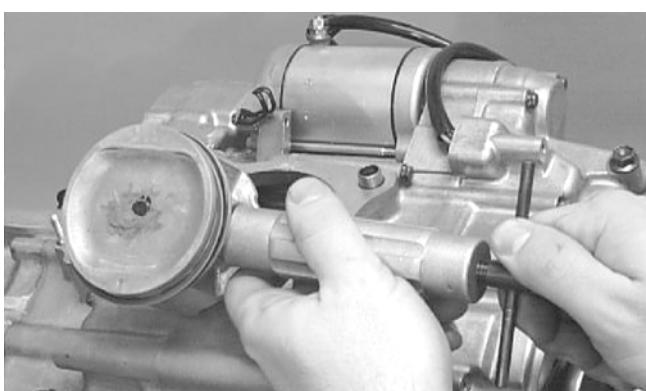


CC032D

3

14. À l'aide de l'Extracteur de l'axe du piston, retirez l'axe du piston. Prenez note du circlip du côté opposé. Retirez le piston.

■REMARQUE: Il est recommandé de retirer le circlip du côté opposé avant d'employer l'extracteur.



CC033D

■REMARQUE: Soutenez la bielle à l'aide d'élastiques afin d'éviter de l'endommager, ou installez le Support de bielle.

ATTENTION

Ne laissez pas la bielle tomber à l'intérieur du carter moteur, sous peine de graves dommages en cas de rotation du vilebrequin.

■REMARQUE: Si vous ne prévoyez pas remplacer les segments existants par de nouveaux segments, prenez note de la position de chaque segment en prévision d'une installation appropriée. Lors du remplacement par de nouveaux segments, remplacez le jeu au complet. Si vous devez retirer les segments de piston, faites-le dans l'ordre suivant.

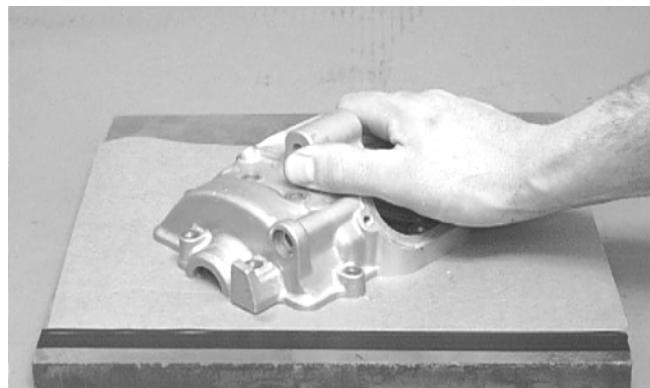
- A. En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.
- B. Retirez chaque segment en l'amenant vers la calotte du piston tout en le faisant tourner hors de sa gorge.

À CE STADE

Pour la révision du piston, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

À CE STADE

Pour la révision des composants centraux du carter moteur seulement, consultez la partie Retrait des composants du côté gauche.



CC130D

Révision des composants supérieurs

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

SOUPAPES

Lors de la révision des soupapes, inspectez les sièges, les tiges, les surfaces et les extrémités de tiges des soupapes afin de repérer les alvéoles, les brûlures ou d'autres signes indiquant une usure anormale.

■REMARQUE: Lorsqu'une soupape est hors tolérances, elle doit être remplacée.

Nettoyage/inspection du couvercle de soupape

■REMARQUE: Si le couvercle de soupape ne peut pas être mis d'aplomb, la culasse doit être remplacée.

1. Nettoyez le couvercle de soupape dans un solvant nettoyeur de pièces.
2. Placez le couvercle de soupape sur la Plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le couvercle de soupape sur la plaque comme si vous traciez le chiffre huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le couvercle de soupape en un mouvement de chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

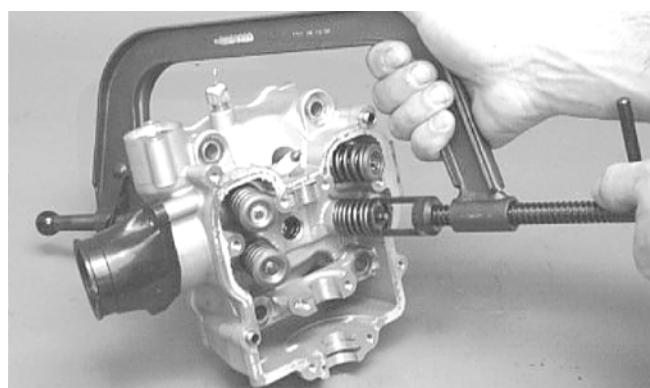
ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

Retrait des soupapes

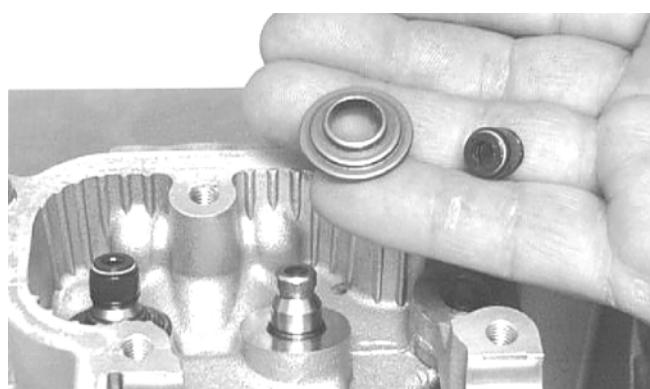
■REMARQUE: Conservez toutes les soupapes et les composants de soupape ensemble. Prenez note de la position originale de chaque jeu de soupape en prévision de l'installation. Replacez chaque jeu de soupape dans sa position originale lors de l'installation.

1. À l'aide d'un compresseur de ressort de soupape, compressez les ressorts de soupape et retirez les clavettes de soupape. Prenez note de l'attache de ressort supérieure.



CC132D

2. Retirez la rondelle d'étanchéité et le siège de soupape inférieur. Mettez la rondelle d'étanchéité de soupape au rebut.



CC136D

ATTENTION

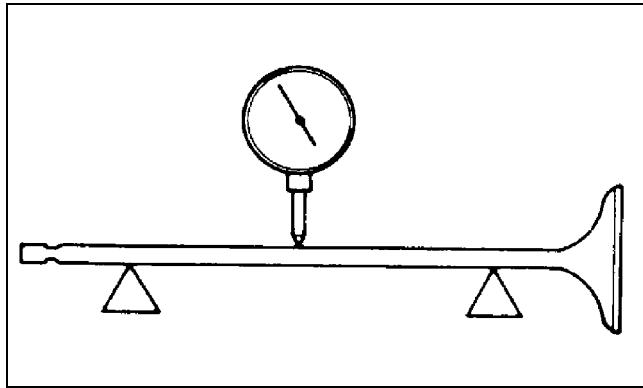
Ne poncez pas excessivement la surface d'étanchéité sous peine d'endommager l'arbre à cames. Vérifiez toujours le jeu de l'arbre à cames lorsque que vous refaites le revêtement d'étanchéité du couvercle de soupape.

■REMARQUE: Les joints d'étanchéité de soupape doivent être remplacés.

3. Retirez les ressorts de soupape, puis retournez la culasse et retirez les soupapes.

Mesurage de la déviation de tige de soupape

1. Soutenez chaque extrémité de tige de soupape à l'aide des Blocs en V, puis vérifiez la déviation de tige de soupape à l'aide d'un comparateur mécanique.



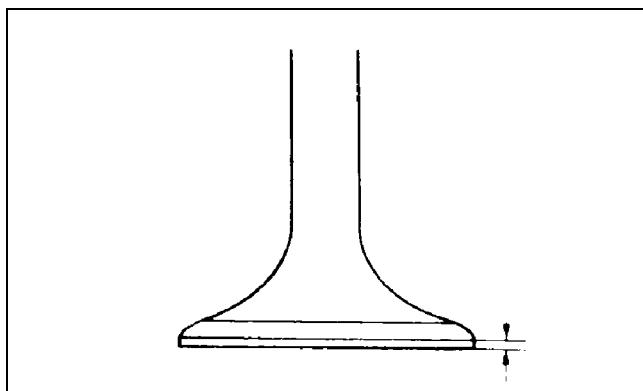
2. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage du diamètre extérieur de la tige de soupape

1. À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de la tige de soupape.
2. L'échelle de diamètre acceptable (soupape d'admission) doit être conforme aux spécifications.
3. L'échelle de diamètre acceptable (soupape d'échappement) doit être conforme aux spécifications.

Mesurage de la largeur de collet/siège de soupape

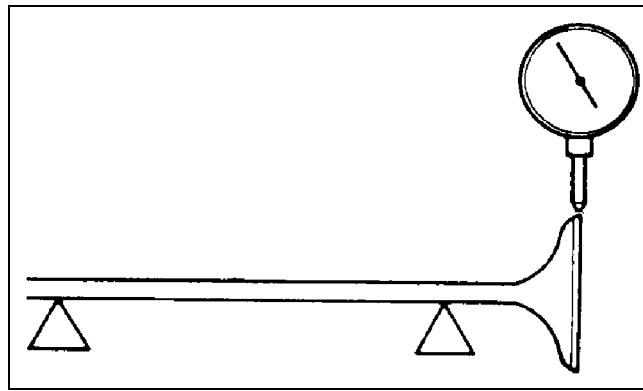
1. À l'aide d'un micromètre, mesurez la largeur du collet de soupape.



2. L'échelle de largeur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage du faux-rond de rotation du collet de soupape

1. Installez un comparateur mécanique sur la plaque de surface, puis placez la tige de soupape sur un jeu de blocs en V.
2. Positionnez le point de contact du comparateur mécanique sur le bord extérieur du collet de soupape, puis mettez le comparateur à zéro.

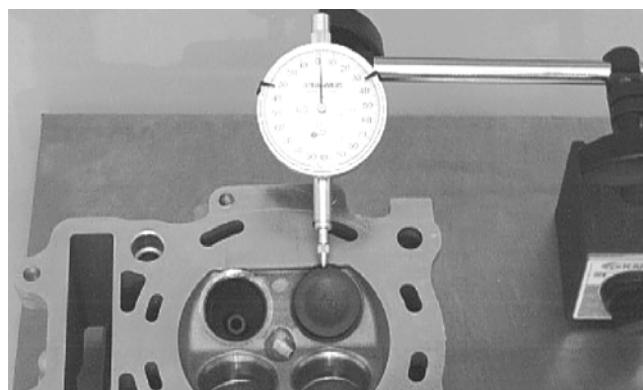


3

3. Faites tourner la soupape sur les blocs en V.
4. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la déviation guide de soupape/tige de soupape (méthode oscillatoire)

1. Installez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface, puis placez la culasse sur la plaque de surface.
2. Installez la soupape dans la culasse, puis positionnez le point de contact du comparateur mécanique contre le bord extérieur du collet de soupape. Mettez le comparateur à zéro.



3. Poussez la soupape d'un côté à l'autre, puis de haut en bas.
4. La déviation oscillatoire maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage du guide de soupape (diamètre intérieur)

1. Insérez une jauge mâchoire à mi-chemin dans chaque alésage de guide de soupape, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.

2. L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.
3. Si un guide de soupape est hors tolérances, il doit être remplacé.

Révision des soupape/guides de soupape/sièges de soupape

Si les valves, les guides de soupape ou les sièges de soupape requièrent une révision ou un remplacement, Arctic Cat recommande que les composants soient amenés à un atelier de mécanique qualifié pour la révision.

ATTENTION

Si n'importe quelle valve est décolorée ou piquée ou si la surface du siège est usée, la valve doit être remplacé. Ne tentez pas de broyer une valve sans quoi de sérieux dommages peuvent se produire.

Mesurage du culbuteur (diamètre intérieur)

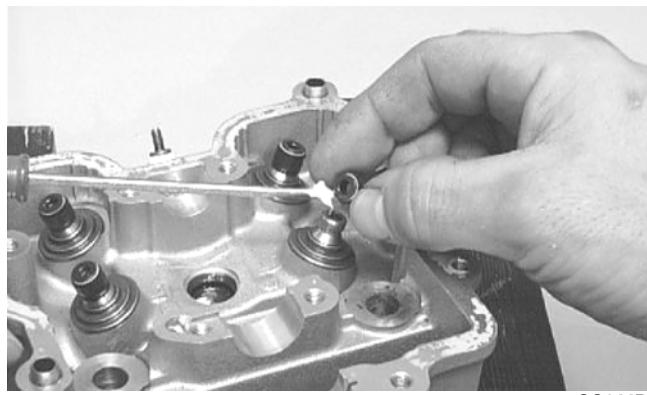
1. À l'aide d'un pied à coulisse à cadran, mesurez le diamètre intérieur du culbuteur.
2. L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage de l'arbre du culbuteur (diamètre extérieur)

1. À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de l'arbre de culbuteur.
2. L'échelle de diamètre extérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Installation des soupapes

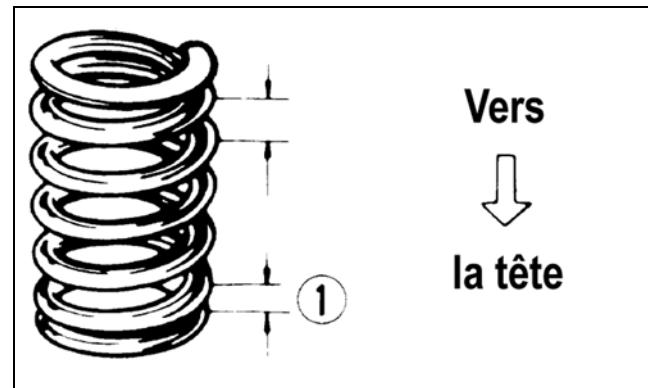
1. Appliquez de la graisse sur la surface intérieure des joints d'étanchéité de soupape, puis placez un siège de ressort inférieur et un joint d'étanchéité de guide de soupape sur chaque guide de soupape.



CC144D

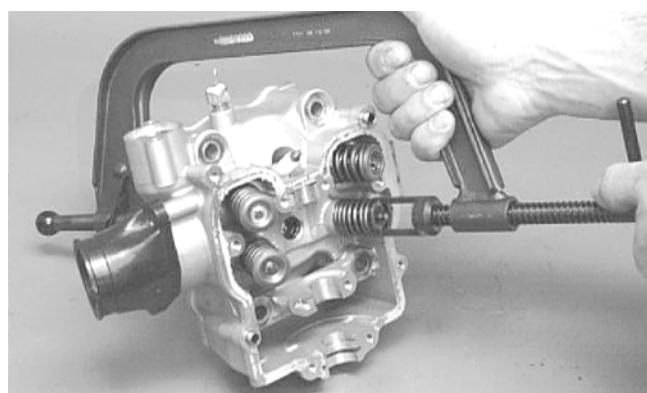
2. Installez chaque soupape dans sa position originale.
3. Installez les ressorts de soupape, l'extrémité peinte du ressort à l'opposé de la culasse.

■REMARQUE: Si la peinture n'est pas visible, orientez les extrémités les plus comprimées des ressorts vers la culasse.



ATV-101A

4. Placez une attache de ressort sur les ressorts de soupape, puis, à l'aide du compresseur de ressorts de soupape, compressez les ressorts de soupape et installez les clavettes de soupape.



CC132D

PISTONS

■REMARQUE: Lorsqu'un piston, des segments ou une goupille sont hors tolérances, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de piston

1. À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non-métallique, dégagez toute accumulation de carbone de la calotte de piston.
2. Inspectez le piston afin de repérer les fissures dans l'axe, la calotte et la jupe du piston.
3. Inspectez le piston afin de repérer les marques de grippe ou les rayures. Employez du papier de verre abrasif n° 400 avec de l'eau ou de l'huile de rectification afin de les réparer.

■REMARQUE: Si les rayures ou les marques de grippe sont trop profondes pour être corrigées à l'aide de papier de verre, remplacez le piston.

4. Inspectez le périmètre de chaque piston afin de repérer les signes de fuite des gaz. Une fuite excessive indique une usure des segments de piston ou un cylindre ovalisé.

Retrait des segments de piston

1. En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.



CC400D

- Retirez chaque segment en l'amenant vers la calotte du piston tout en le faisant tourner hors de sa gorge.

REMARQUE: Si vous ne prévoyez pas remplacer les segments existants par de nouveaux segments, prenez note de la position de chaque segment en prévision d'une installation appropriée. Lors de l'installation de nouveaux segments, installez un jeu complet.

Nettoyage/inspection des segments de piston

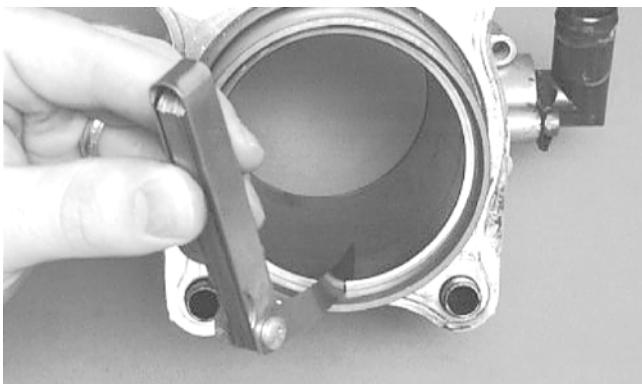
- Prenez un vieux segment de compression, brisez-le en deux morceaux, puis rectifiez-en l'extrémité à un angle pointu de 45°.
- En employant le segment aiguisé comme outil, dégagiez le carbone des gorges de segments. Assurez-vous de positionner le segment avec son côté effilé vers le haut.

ATTENTION

Un nettoyage incorrect des gorges de segments à l'aide du mauvais type de nettoyeur de gorge de segment endommagera gravement le piston.

Mesurage du jeu en bout de segment de piston (installé)

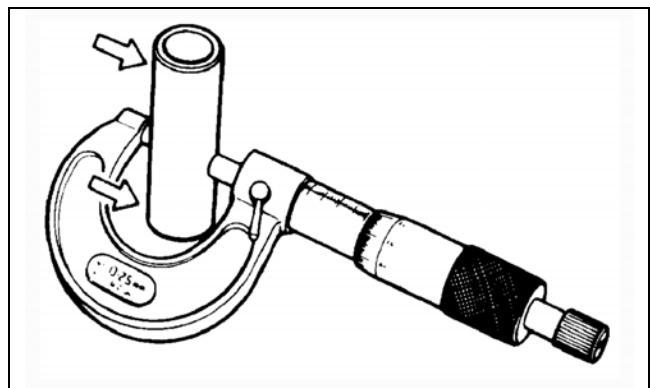
- Placez chaque segment de piston dans la section d'usure du cylindre. Utilisez le piston afin de bien positionner chaque segment dans le cylindre.
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu en bout. Le jeu en bout acceptable doit être conforme aux spécifications.



CC280D

Mesurage de l'axe de piston (diamètre extérieur) et de l'alésage de l'axe de piston

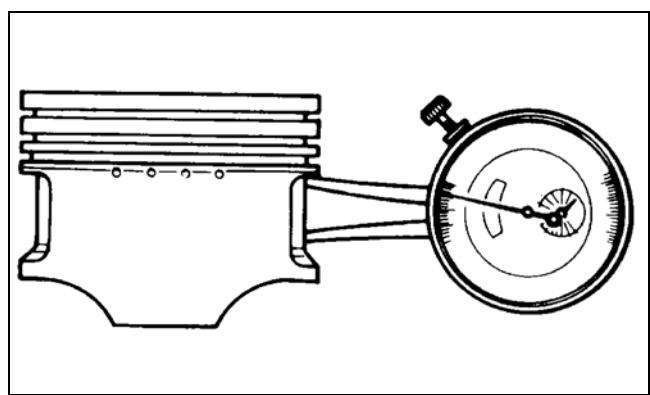
- Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de piston à chaque extrémité et au centre. La doit être conforme aux spécifications, ou l'axe de piston doit être remplacée.



ATV-1070

3

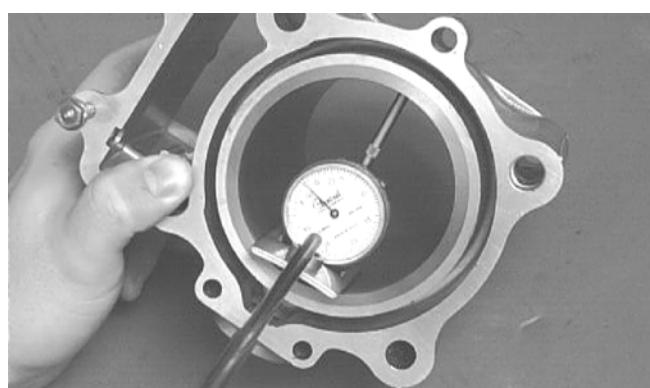
- Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Le diamètre ne doit pas dépasser les spécifications. Mesurez deux fois pour plus de précision.



ATV-1069

Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

- Mesurez le cylindre d'un bout à l'autre à six endroits.

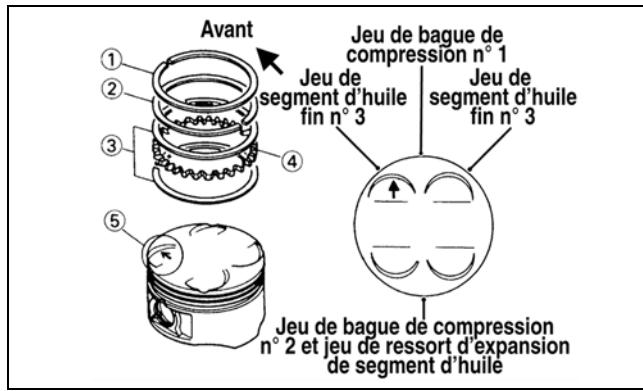


CC127D

- Mesurez le diamètre de piston correspondant à la point recommandée au-dessus de la jupe de piston, à un angle droit par rapport à l'alésage de l'axe de piston. Soustrayez cette mesure de celle de l'étape 1. La différence (le jeu) doit être conforme aux spécifications.

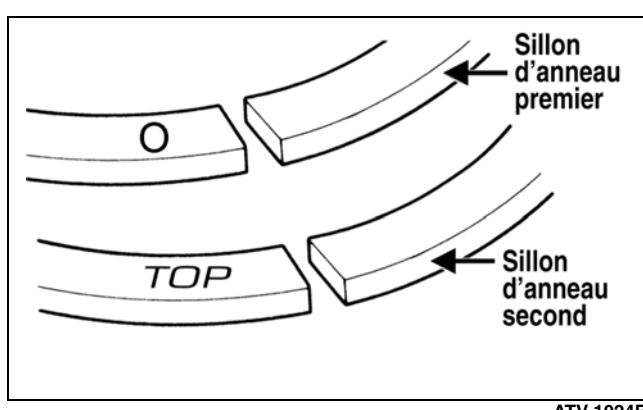
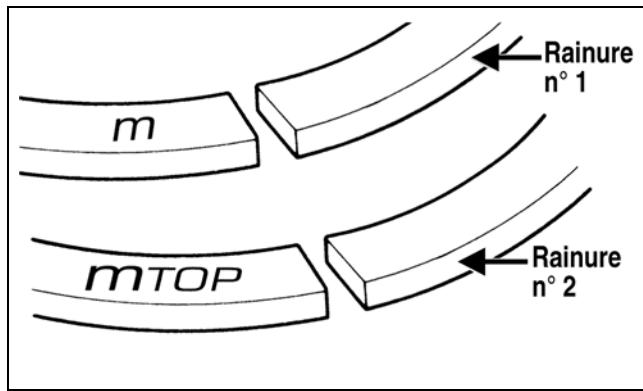
Installation des segments de piston

- Installez le segment graisseur d'expansion (4) dans la rainure inférieure du piston; installez ensuite les segments graisseur minces (3) sur la pince, en vous assurant que les extrémités de cette dernière ne se chevauchent pas. Décalez les ouvertures des segments graisseurs minces inférieur et supérieur, comme sur l'illustration.



REMARQUE: Prenez note de la direction du côté échappement du piston (5) pour bien orienter l'ouverture des segments.

- Installez l'anneau avec la marque d'orientation (MTOP ou TOP) ou le second sillon d'anneau (milieu) et de l'anneau avec seulement la marque d'orientation (M ou O) dans le premier (haut) sillon de l'anneau.



ATTENTION
Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE/CULASSE

REMARQUE: Si le cylindre/la culasse ne peuvent être mis d'aplomb, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de la culasse

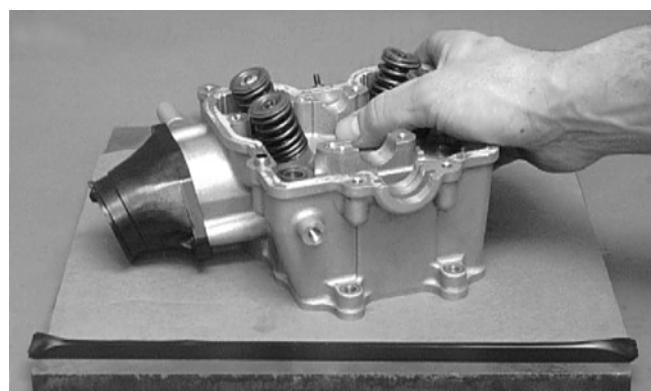
ATTENTION

Les goujons de la culasse doivent être retirés pour cette procédure.

- À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non métallique, dégarez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en faisant attention à ne pas ébrécher, érafler ou endommager la chambre de combustion ou la surface d'étanchéité.
- Inspectez le puits de bougie afin de repérer tout filet endommagé. Réparez les filets endommagés à l'aide d'un filet rapporté.
- Placez la culasse sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez la culasse comme si vous traiez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer la culasse en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

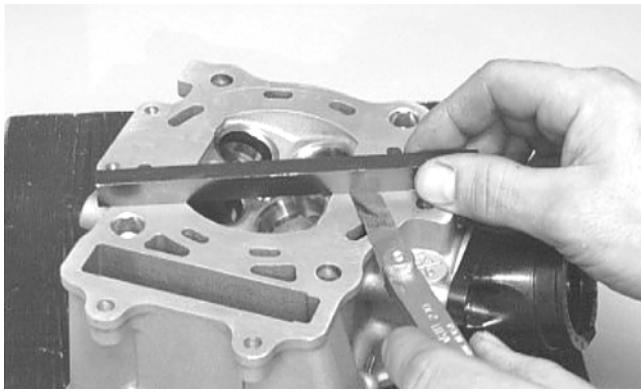
ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.



Mesurage de la distorsion de culasse

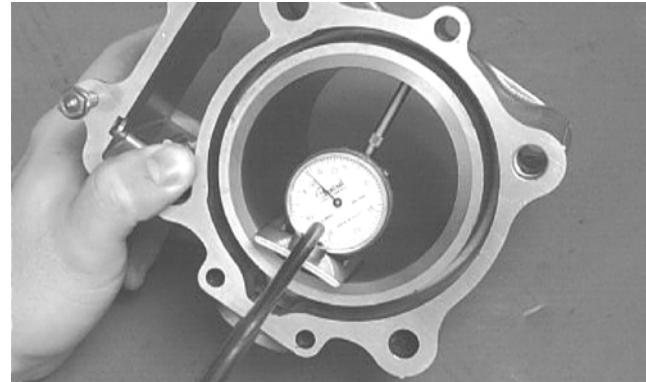
- Retirez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion.
- Posez une règle d'alignement sur la culasse, puis, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez le facteur de distorsion entre la culasse et la règle d'alignement.
- La distorsion maximale ne doit pas dépasser les spécifications.



CC141D

Inspection du cylindre

- À l'aide d'un pied à coulisse et d'un comparateur mécanique ou d'une jauge mâchoire, mesurez l'alésage du cylindre de haut en bas à trois endroits, puis de nouveau de haut en bas à 90° des premières mesures, pour un total de six mesures. L'aplomb (l'ovalisation) est la différence entre les plus hautes et les plus basses mesures. L'aplomb (l'ovalisation) maximal ne doit pas dépasser les spécifications.



CC127D

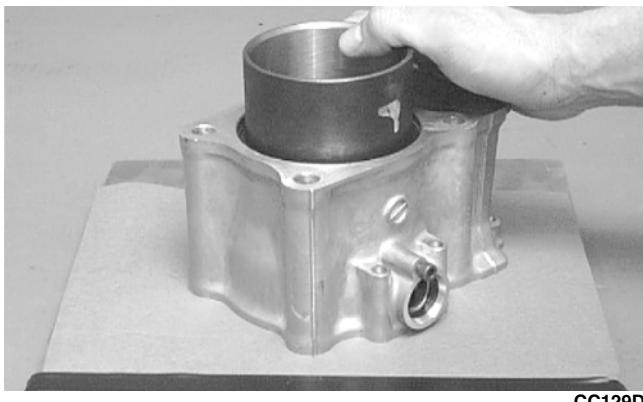
3

Nettoyage/inspection du cylindre

- Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.
- Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures, le gauchissement et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir de cylindre (consultez la partie Inspection du cylindre de cette sous-section).
- Placez le cylindre sur la Plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le cylindre comme si vous traciez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le cylindre en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.



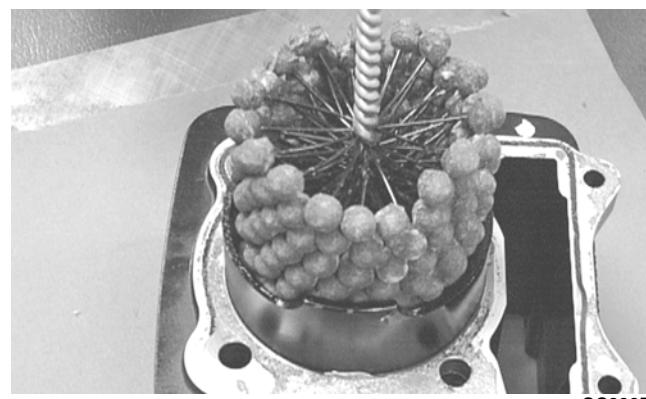
CC129D

Inspection du guide de chaîne à cames

- Inspectez le guide de chaîne à cames afin de repérer les coupures, les déchirures, les brisures ou les écornures.
- Si le guide de chaîne est endommagé, il doit être remplacé.

- Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.
- Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir sphérique abrasif n° 320.

■REMARQUE: Pour obtenir le motif quadrillé à 60° approprié, utilisez une perceuse au tr/min bas (600 tr/min) au rythme de 30 coups par minute. Si vous ne disposez pas d'huile de rectification, employez une huile légère à base de pétrole. Après la rectification, nettoyez le cylindre à fond au savon et à l'eau chaude. Séchez-le à l'air comprimé, puis appliquez immédiatement de l'huile sur l'alésage du cylindre. Si l'alésage est gravement endommagé ou creusé, remplacez le cylindre.



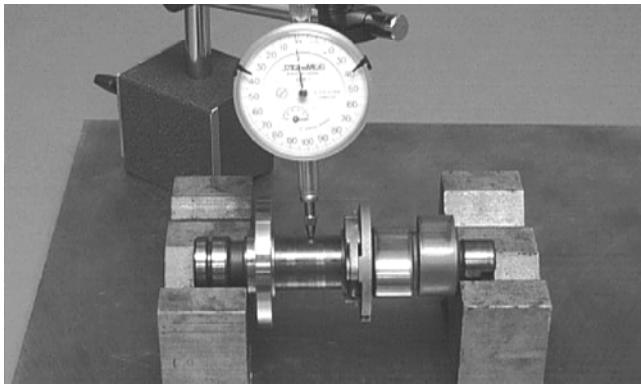
CC390D

- Si toute mesure excède la limite, remplacez le cylindre et le piston.

Mesurage de la déviation d'arbre à cames

■REMARQUE: Si l'arbre à cames est hors tolérances, il doit être remplacé.

- Placez l'arbre à cames sur un jeu de blocs en V, positionnez le point de contact du comparateur mécanique contre l'arbre et mettez le comparateur à zéro.

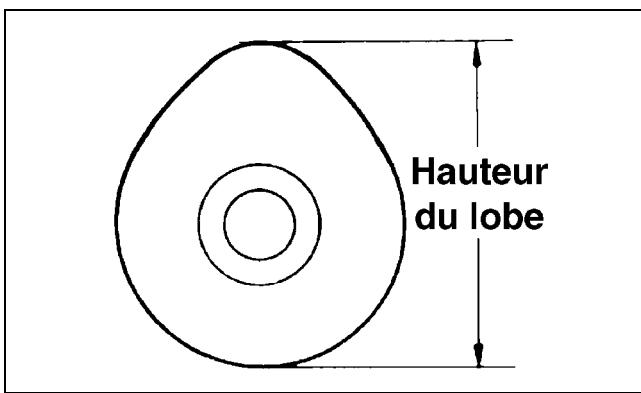


CC283D

- Faites tourner l'arbre à cames et observez la déviation; la tolérance maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la hauteur de bossage d'arbre à cames

- À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la hauteur de chaque bossage de came.



ATV1013A

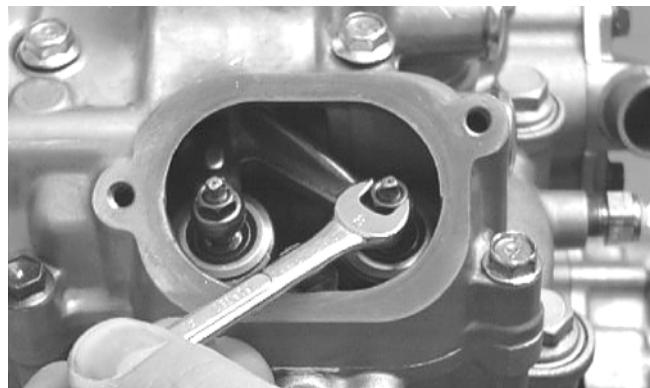
- Les hauteurs de bossage d'admission minimale ne doit pas dépasser les spécifications.

Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

- Inspectez le tourillon de palier afin de repérer les rayures, les marques de grippage ou les alvéoles.
- Si vous remarquez des rayures, des marques de grippage ou des alvéoles, la culasse doit être remplacée.

Mesurage du jeu arbre à cames/culasse

- Retirez les vis de réglage et les contre-écrous.

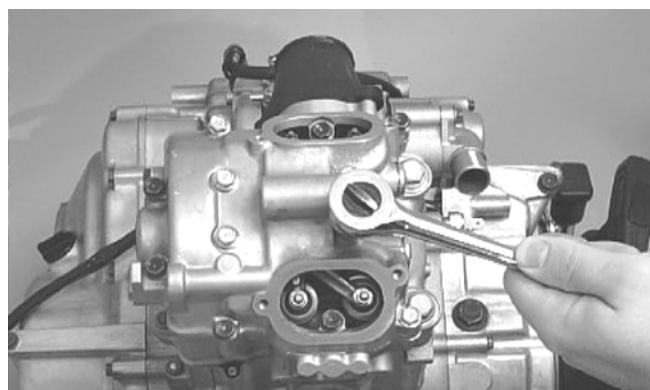


CC005D

- Placez une bande de jauge plastique dans chacun des cordons de l'arbre à cames dans la culasse.
- Placez le couvercle de soupape sur la culasse et fixez-le à l'aide des vis à capuchon du couvercle de soupape. Serrez bien.

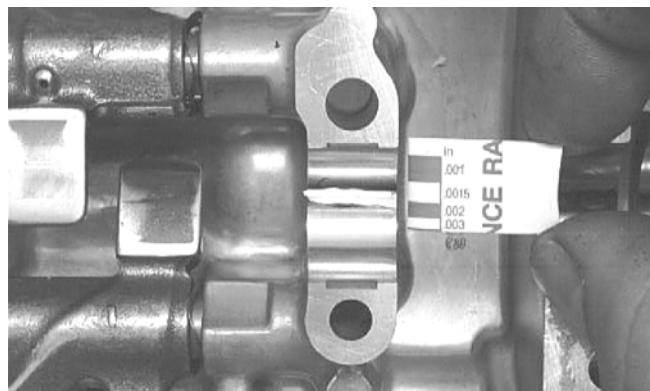
■REMARQUE: Ne faites pas pivoter l'arbre à cames lorsque vous mesurez le jeu.

- Retirez vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape au cylindre, puis retirez le couvercle de soupape et l'arbre à cames.



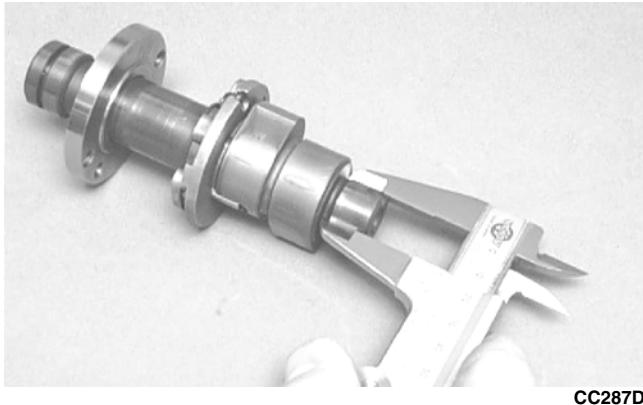
CC003D

- Comparez la largeur de la jauge plastique au tableau figurant sur l'emballage de jauge plastique afin de déterminer le jeu arbre à cames/culasse et couvercle de soupape.



CC145D

- Si le jeu est excessif, mesurez les tourillons de l'arbre à cames.

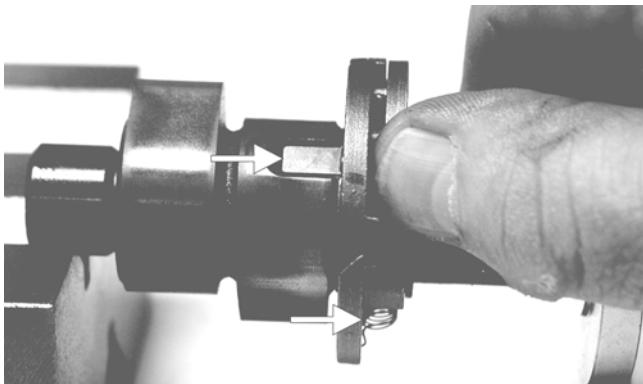


CC287D

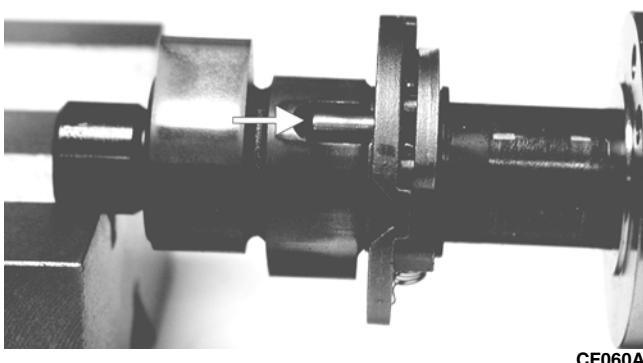
■REMARQUE: Si les tourillons sont usés, remplacez l'arbre à cames, puis mesurez le jeu de nouveau. S'il est toujours hors tolérances, remplacez la culasse.

Inspection du ressort/de la goupille d'entraînement de l'arbre à cames

1. Inspectez le ressort et la goupille d'entraînement afin de repérer les dommages.



CF061A



CF060A

2. S'il est endommagé, l'arbre à cames doit être remplacé.

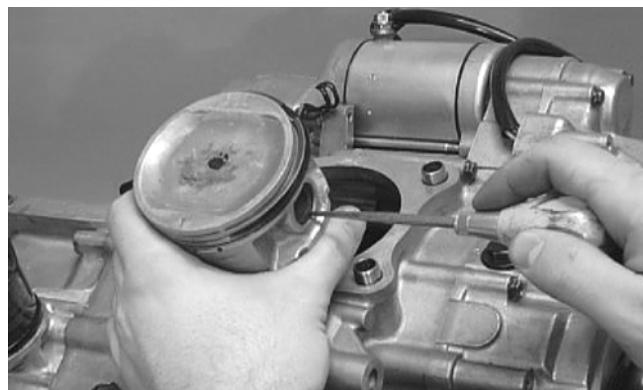
Installation des composants supérieurs

A. Piston

B. Cylindre

1. Installez le piston sur la bielle en vous assurant que le circlip de chaque côté est installé complètement dans la piston.

■REMARQUE: Le piston devrait être installé de manière à ce que la flèche pointe vers l'échappement.



CC032D

2. Positionnez les deux goupilles d'alignement. Positionnez les deux goupilles d'alignement et le joint de cylindre, puis placez un support de piston (ou un substitut acceptable) sous la jupe de piston et alignez le piston par rapport au carter moteur.

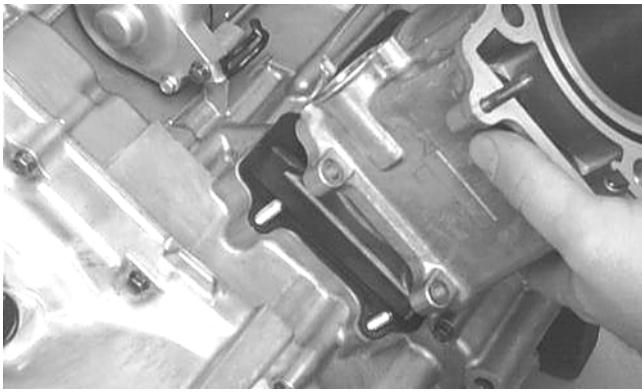


CF083

3. Lubrifiez la paroi intérieure du cylindre puis, à l'aide d'un compresseur de segment ou à la main, compressez les segments et faites glisser le cylindre sur le piston. Acheminez la chaîne à cames de bas en haut à travers le logement de chaîne à cames du cylindre, puis retirez le support de piston et calez fermement le cylindre sur le carter moteur.

ATTENTION

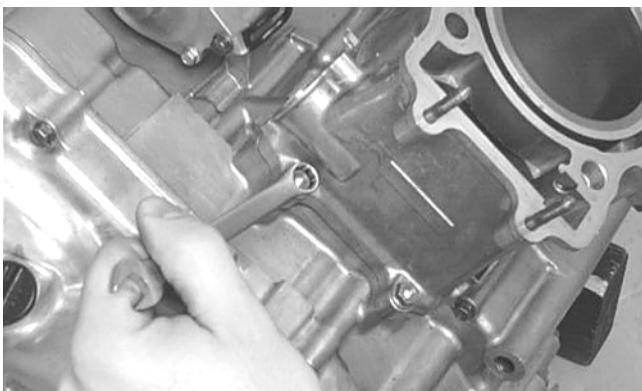
Le cylindre devrait glisser facilement sur le piston. Ne forcez pas le cylindre, sous peine de dommages au piston, aux segments, au cylindre ou au vilebrequin.



CC024D

4. Installez les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur sans les serrer.

■REMARQUE: Les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur seront resserrés à l'étape 10.



CC023D

5. Connectez le tuyau de liquide de refroidissement au raccord du carter moteur et serrez le collier.

C. Culasse

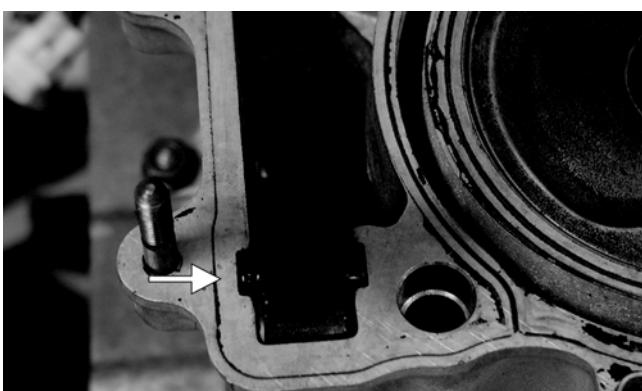
D. Couvercle de soupape

■REMARQUE: Les étapes 1 à 5 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

6. Placez le guide de chaîne à comes dans le cylindre.

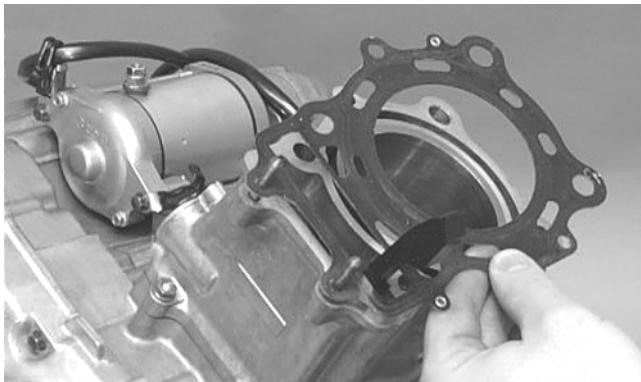
ATTENTION

Assurez-vous que le dessous du guide de chaîne soit bien fixé au bossage du carter moteur.

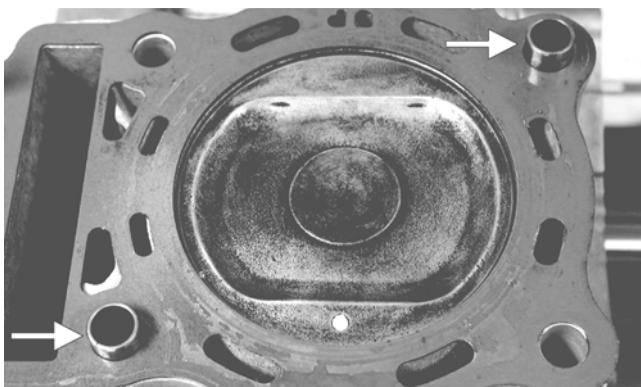


CF058A

7. Positionnez un joint de culasse nouveau sur le cylindre. Positionnez les goupilles d'alignement, puis placez la culasse sur le cylindre.

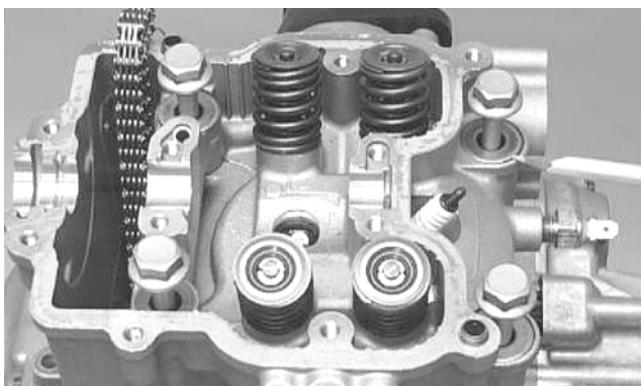


CC020D



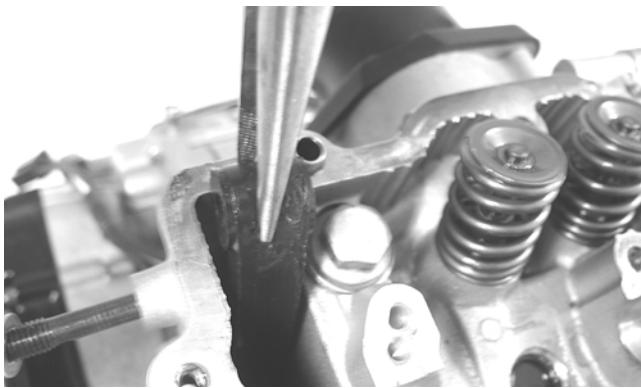
CF057A

8. Installez les quatre vis à capuchon de culasse et rondelles. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.



CC272D

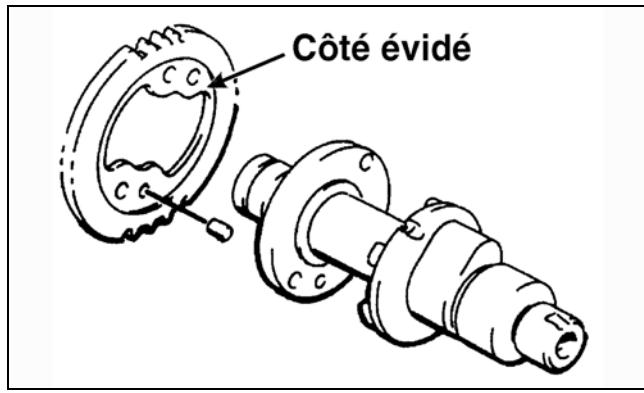
9. Installez les cinq écrous de culasse sans les serrer.
10. En alternant d'un côté à l'autre, serrez les quatre vis à capuchon (de l'étape 8) initialement à 20 lb-pi; puis en étapes de 10 lb-pi, serrez à un couple finalement de 40 lb-pi.
11. Serrez les écrous de 8 mm de l'étape 9 à 18 lb-pi et les écrous de 6 mm à 8 lb-pi; puis serrez les deux écrous de cylindre au carter moteur (de l'étape 4) bien.
12. Le bouchon de visite du calage étant retiré et la chaîne étant bien maintenue, faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce que le piston se trouve au point mort haut.
13. Installez le guide du tendeur de la chaîne à comes arrière dans la culasse. Installez la vis à capuchon et la rondelle de l'axe pivot.



CD461

■REMARQUE: À ce stade, huilez les tourillons d'arbre à cames, les bossages de came et les trois surfaces d'appui sur le cylindre.

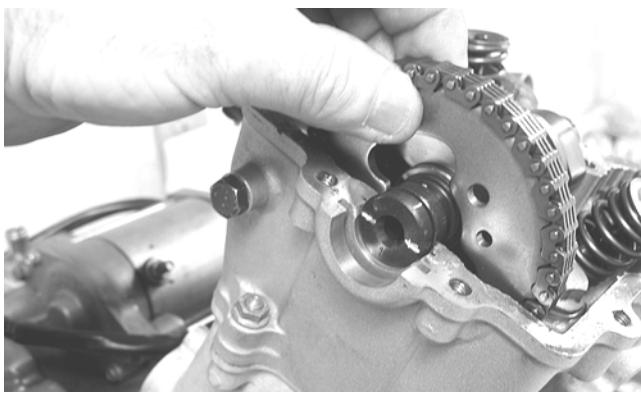
14. La goupille d'alignement étant installée dans l'arbre à cames, placez le pignon denté à cames (son côté évidé orienté vers les bossages d'arbre à cames) sur l'arbre à cames sans le serrer. À ce stade, «n'asseyez» pas le pignon de chaîne sur l'arbre.



732-307B

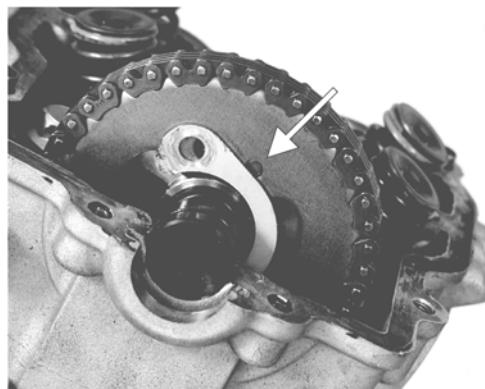
15. Les bossages de came étant orientés vers le bas (vers le piston), faites passer le bloc arbre à cames/pignon denté à travers la chaîne et vers sa position assise, puis enroulez la chaîne autour du pignon denté.

■REMARQUE: Notez la position des repères d'alignement à l'extrémité de l'arbre à cames. Ils doivent être parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape. S'il est nécessaire de faire pivoter l'arbre à cames pour l'alignement, ne laissez pas la chaîne et le pignon denté tourner et assurez-vous que les bossages de came se retrouvent orientés vers le bas.



CD463

16. Faites reposer le pignon denté à cames sur l'arbre à cames en vous assurant que la goupille d'alignement de l'arbre à cames s'aligne avec le plus petit trou du pignon denté. Placez ensuite le bloc arbre à cames/pignon denté sur le cylindre en vous assurant des conditions suivantes.



CF013A

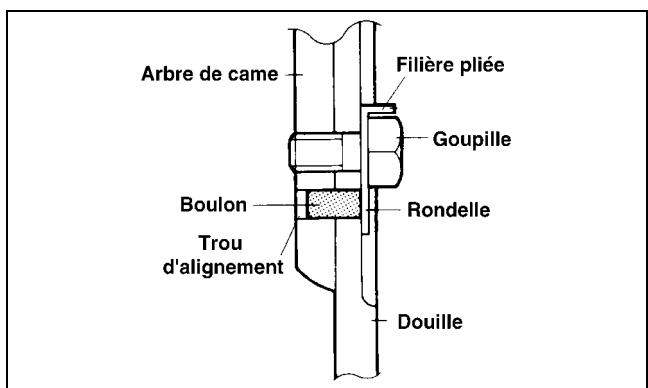
- A. Le piston est toujours au point mort haut.
 B. Les bossages d'arbre à cames sont orientés vers le bas (vers le piston).
 C. Les repères d'alignement de l'arbre à cames sont parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape.
 D. Le côté évidé du pignon denté est orienté vers les bossages de came.
 E. La goupille d'alignement de l'arbre à cames et le trou d'alignement du pignon denté (le plus petit) sont alignés.

3

ATTENTION

Si quelque condition ci-dessus n'est pas vérifiée, retournez à l'étape 12 et procédez soigneusement.

17. Placez la rondelle à languette sur le pignon denté en vous assurant qu'elle recouvre la goupille dans le trou d'alignement.

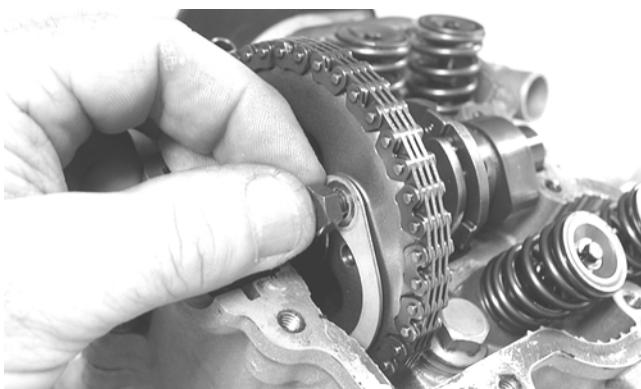


ATV-1027

ATTENTION

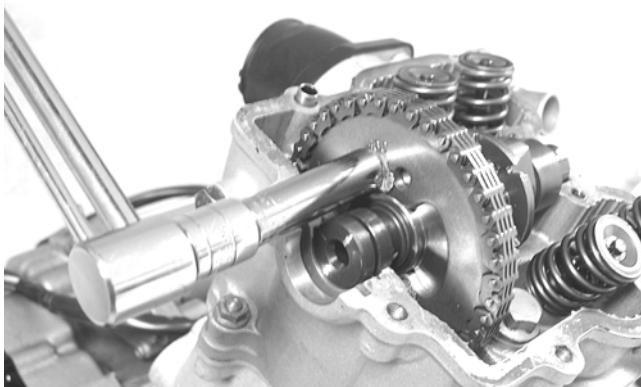
Assurez-vous d'installer la rondelle à languette correctement de manière à ce qu'elle recouvre le trou d'alignement du pignon denté. Si la goupille d'alignement se déloge, le moteur sera gravement endommagé.

18. Installez la première vis à capuchon (enduite de Loctite rouge n° 271) qui fixe le pignon denté et la rondelle à languette à l'arbre à cames. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elle soit ajustée.



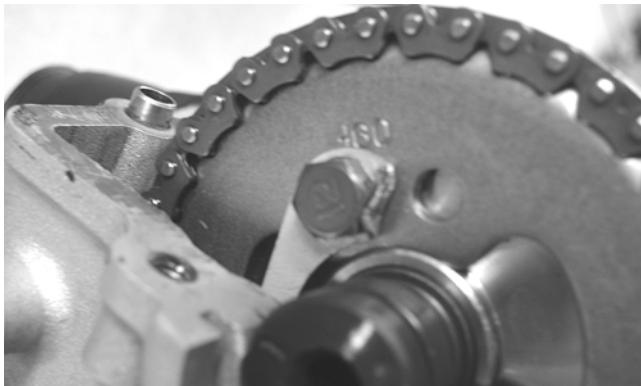
CD464

19. Faites pivoter le vilebrequin jusqu'à ce que la seconde vis à capuchon qui fixe le pignon denté à l'arbre à cames puisse être installé; ensuite, installez la vis à capuchon (filets enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez-le à 10 lb-pi et ensuite pliez la languette afin de fixer la vis à capuchon.



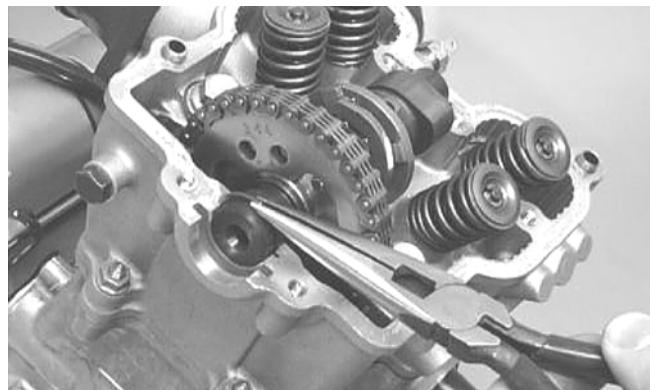
CD465

20. Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que la première vis à capuchon qui attache le pignon denté à l'arbre à cames (de l'étape 18) puisse être positionnée, puis installez la vis à capuchon. Serrez à 10 lb-pi, puis repliez la languette pour sécuriser la vis à capuchon.



CD466

21. Positionnez l'anneau en C dans sa gorge dans de culasse.



CC012D

22. Installez le bouchon de culasse dans la culasse, son extrémité ouverte orientée vers le bas et l'intérieur.

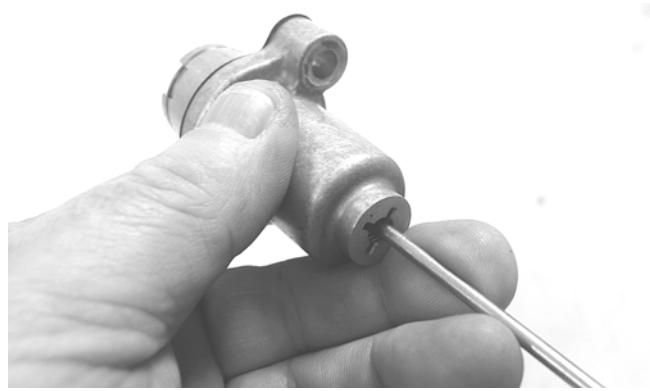
ATTENTION

L'extrémité ouverte du bouchon doit être orientée vers le bas.



CD468

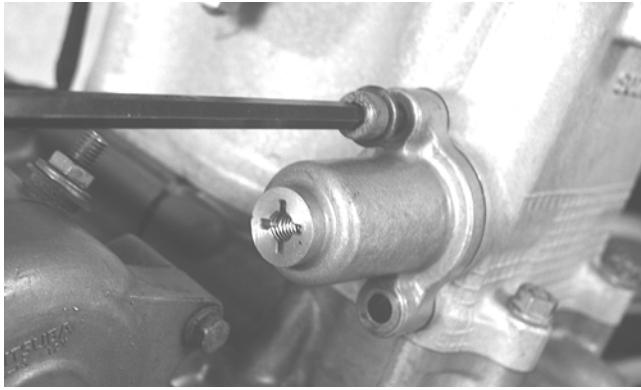
23. Retirez la vis à capuchon de l'extrémité du tendeur de chaîne; puis, à l'aide d'un tournevis à bout plat, faites tourner la vis de réglage qui se trouve à l'intérieur du tendeur dans le sens horaire, jusqu'à ce qu'elle touche le fond.



CD501

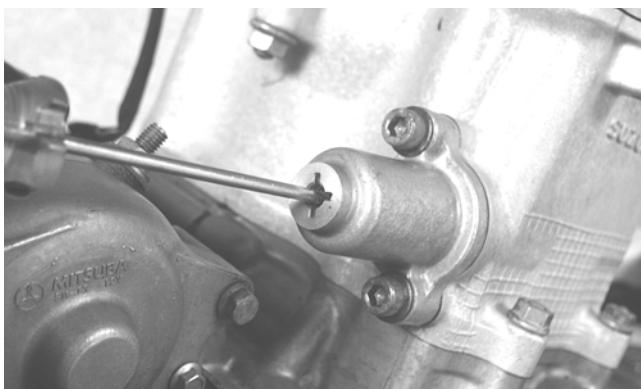
■REMARQUE: L'arbre de réglage pénétrera dans le tendeur au fur et à mesure que vous faites tourner la vis de réglage dans le sens horaire. La tension de l'arbre de réglage sera relâchée à l'étape 25.

24. Positionnez le régulateur du tendeur de chaîne et le joint dans le cylindre et fixez le tout à l'aide des deux vis à capuchon.



CD469

25. Faites pivoter la vis de réglage qui se trouve à l'intérieur du tendeur dans le sens anti-horaire à l'aide d'un tournevis à bout plat, jusqu'à ce que toute la tension soit relâchée, puis installez la vis à capuchon dans l'extrémité du tendeur de chaîne.

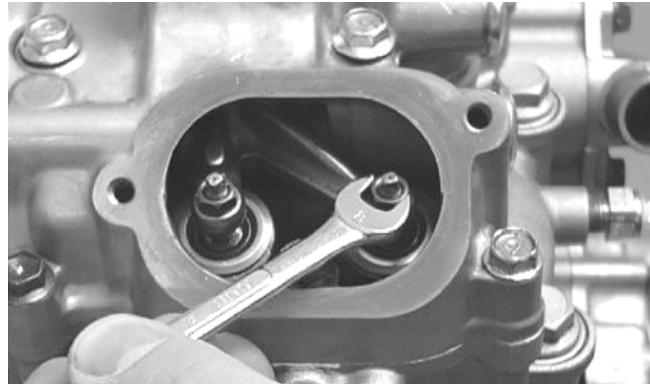


CD470



CD471

26. Desserrez les quatre contre-écrous des vis de réglage, puis desserrez les quatre vis de réglage des culbuteurs du couvercle de soupape.



CC005D

27. Appliquez une fine couche de scellant à trois liants sur les surfaces d'accouplement de la culasse et du couvercle de soupape.



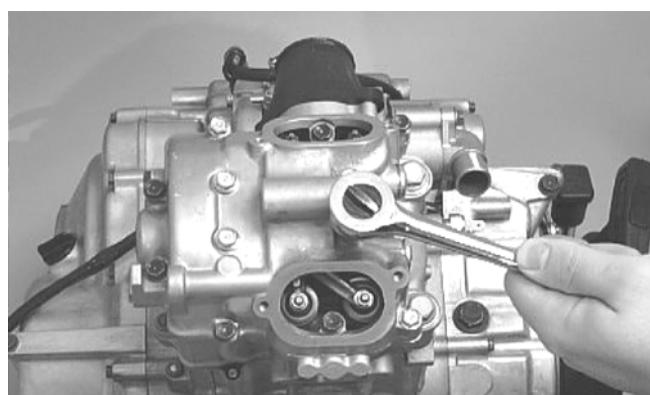
3

CC275D

28. Positionnez le couvercle de soupape.

■REMARQUE: À ce stade, les culbuteurs et les vis de réglage ne doivent subir aucune pression.

29. Installez les quatre vis à capuchon du dessus avec rondelles de caoutchouc, puis installez les vis à capuchon qui restent. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.



CC003D

30. En alternant d'un côté à l'autre et en procédant à partir du centre et en allant vers l'extérieur, serrez les vis à capuchon (de l'étape 29) à 8,5 lb-pi.

31. Ajustez le jeu souape/poussoir (voyez la section 2).

32. Positionnez les deux couvercles de soupapes en vous assurant que les vis à capuchon sont les bonnes pour chaque couvercle. Serrez bien les vis à capuchon.



CC001D

33. Si la bougie d'allumage avait été retirée, installez-la. Serrez bien.



FI085A

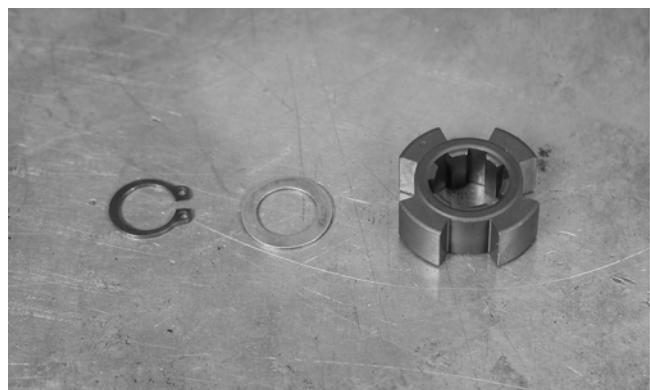
4. Retirez la vis à capuchon maintenant le logement du capteur de vitesse au carter moteur et retirez le logement; puis, retirez l'anneau à ressort maintenant en place le mécanisme de déclenchement du capteur de vitesse à l'arbre et retirez le mécanisme. Prenez note du joint.

■REMARQUE: Il peut être nécessaire d'utiliser un extracteur à deux mâchoires pour déposer le mécanisme de déclenchement.



CD920

5. Desserrez les colliers qui fixent le tuyau de liquide de refroidissement à la pompe à eau, puis retirez le tube de raccordement de la culasse. Prenez note du joint torique.



CD923

6. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au moteur, puis retirez la pompe à eau.
7. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle du côté gauche au carter moteur en prenant note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage.

Composants du côté gauche

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté gauche

A. Couvercle de magnéto extérieur

B. Pompe à eau

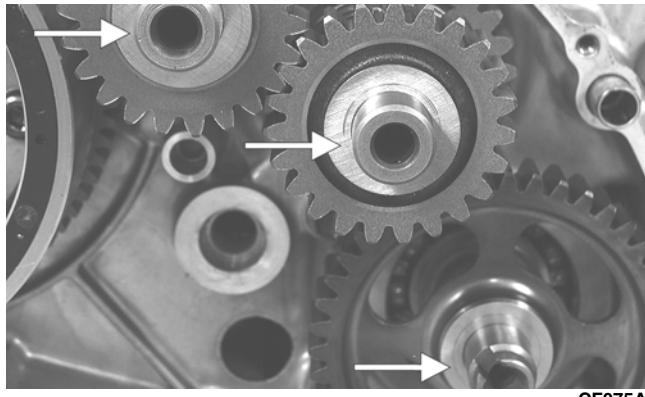
C. Couvercle

D. Bloc rotor/volant moteur

1. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le couvercle de magnéto extérieur au couvercle gauche, puis retirez le couvercle de magnéto. Prenez note du joint.
2. Retirez l'écrou d'épaulement qui fixe l'épaisseur au vilebrequin, puis retirez l'épaisseur. Prenez note du joint torique qui se trouve à l'intérieur de l'épaisseur.
3. À l'aide d'un burin, inscrivez un repère indiquant la position du bras de changement de vitesse relativement à son arbre en prévision de l'assemblage, puis retirez le bras de changement de vitesse.

8. Retirez le couvercle à l'aide d'un extracteur de boîtier latéral approprié. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.

■REMARQUE: Inspectez l'intérieur du couvercle gauche afin de repérer toute rondelle d'arbre qui serait restée collée au couvercle. Assurez-vous que toute rondelle soit remise sur son arbre respectif et que le collet d'espacement de pignon intermédiaire du démarreur soit sur l'arbre ou dans le couvercle.

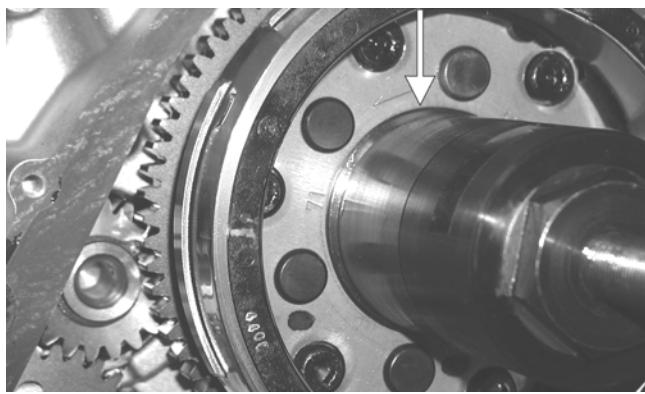


CF075A

9. Retirez l'écrou qui fixe le rotor de magnéto au vilebrequin, puis installez l'adaptateur de l'extracteur de rotor de magnéto.

■REMARQUE: L'extracteur est à filetage à gauche.

10. À l'aide de l'Ensemble de l'extracteur du rotor du magnéto et le protecteur de vilebrequin approprié, retirez le bloc rotor/volant moteur du vilebrequin. Prenez note de la clavette, puis retirez l'engrenage d'embrayage du démarreur et la rondelle.

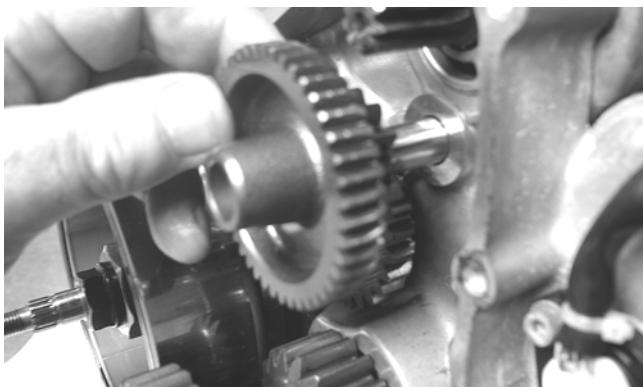


CD939A



CD940A

11. Retirez les deux engrenages de démarreur du carter moteur en prenant note de l'orientation de leur côté biseauté en prévision de l'assemblage, puis retirez les deux arbres des engrenages de démarreur.



CD136



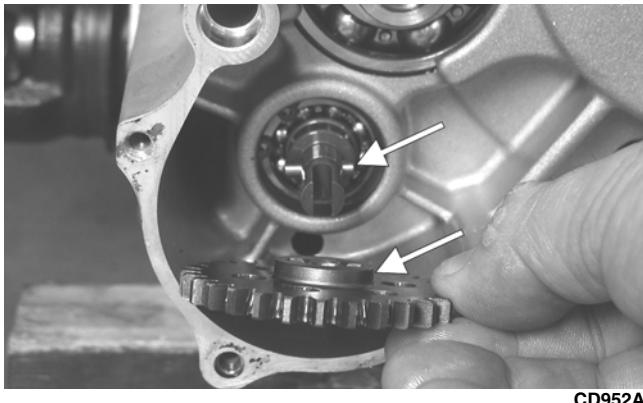
CD140

12. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage d'entraînement de la pompe à eau, puis retirez l'engrenage en prenant note de l'orientation de ses côtés en prévision de l'assemblage. Prenez note de la goupille d'alignement de l'engrenage d'entraînement.



CD944

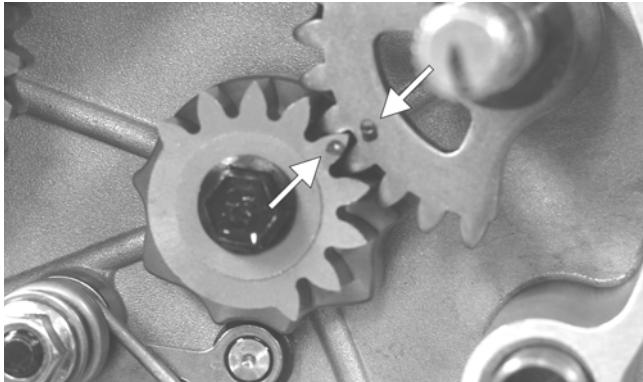
13. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à eau, puis retirez l'engrenage en prenant note de l'orientation de ses côtés en prévision de l'assemblage. Prenez également note de la goupille d'alignement de l'engrenage mené.



CD952A

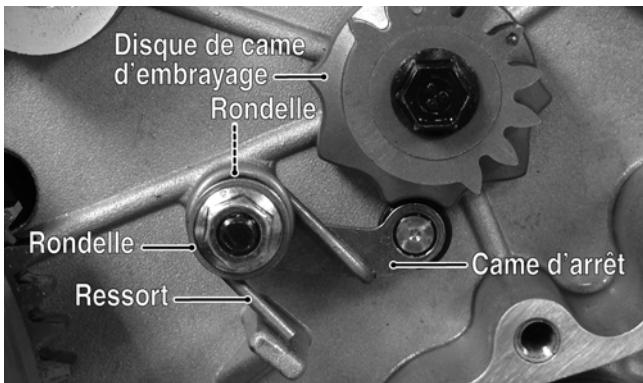
■REMARQUE: Un conduit d'huile se trouve sous le bloc engrenage mené/engrenage d'entraînement. Ce conduit devrait être bouché avant le retrait de l'engrenage mené et de l'engrenage d'entraînement, sous peine de perdre une goupille d'alignement dans le carter moteur.

14. Retirez l'arbre de marche en prenant note les repères de calage pour remontage. Prenez note des deux rondelles.



PR430A

15. Retirez le disque de came d'embrayage; puis retirez la came d'arrêt et le ressort de came d'arrêt. Prenez note des deux rondelles.

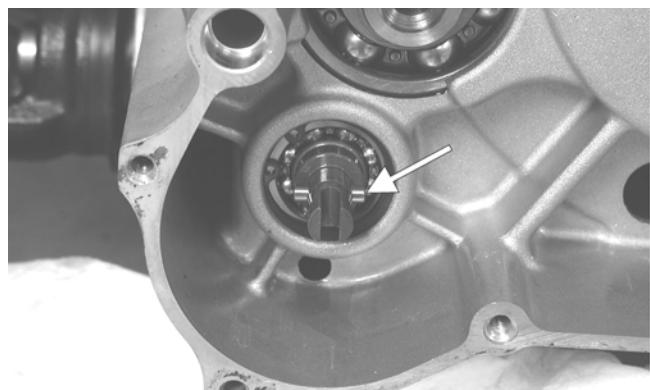


PR434A

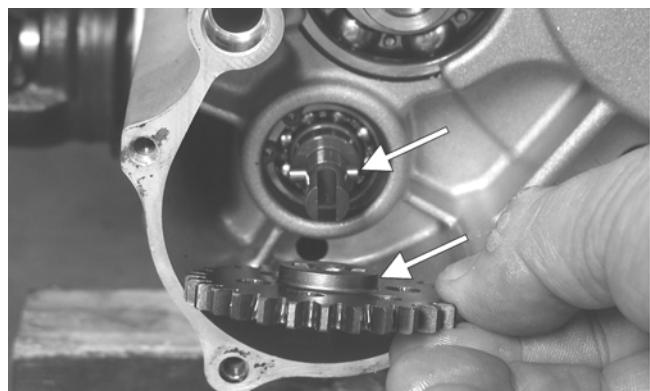
Installation des composants du côté gauche

■REMARQUE: Bouchez le conduit d'huile du logement du carter moteur avant l'installation du bloc engrenage d'entraînement/engrenage mené afin d'éviter de perdre une goupille d'alignement.

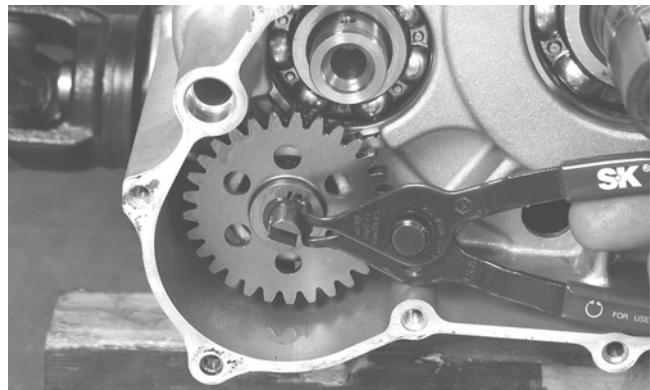
1. Installez la goupille d'alignement de l'engrenage d'entraînement de la pompe à eau, de même que l'engrenage d'entraînement (son côté plat orienté vers l'extérieur, tel que remarqué lors du retrait), puis fixez le tout à l'aide du collier de retenue.



CD950A



CD952A



CD949

■REMARQUE: Le côté pointu du collier de retenue devrait être orienté vers l'extérieur.

2. Installez la goupille motrice de l'engrenage mené de la pompe à eau, de même que l'engrenage mené (son côté biseauté orienté vers l'extérieur, tel que remarqué lors du retrait), puis fixez le tout à l'aide du collier de retenue.



CD946A

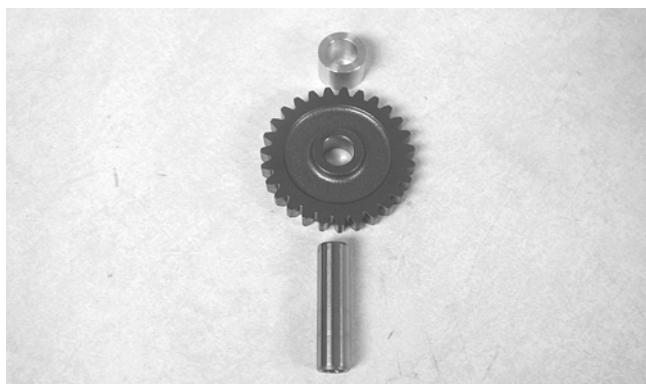


CD944

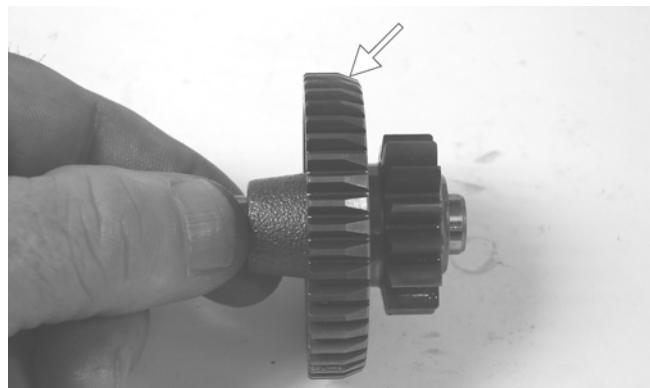
■REMARQUE: Le côté pointu du collier de retenue devrait être orienté vers l'extérieur.

■REMARQUE: Une fois les engrenages fixés, débouchez le conduit d'huile du carter moteur.

3. Installez les deux arbres des engrenages de démarreur, puis installez les engrenages (le côté biseauté de l'engrenage intermédiaire orienté vers l'intérieur, tel que remarqué lors du retrait).

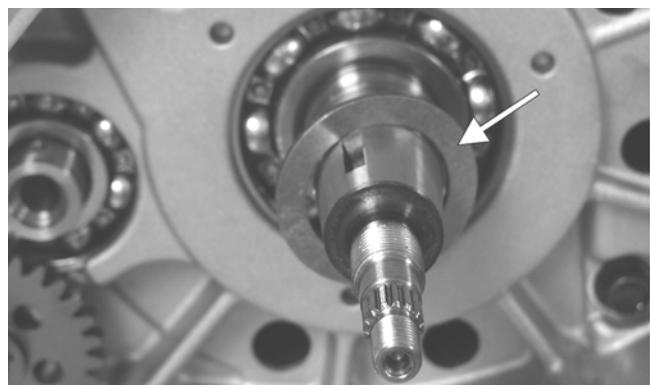


CD139



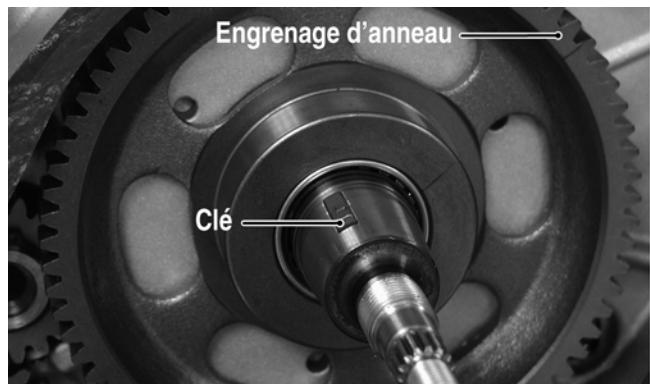
PR447A

4. Dans l'ordre, installez sur le vilebrequin, une rondelle, une couronne dentée, une clavette et le rotor de magnéto. Fixez le tout à l'aide de l'écrou. Serrez à 107 lb-pi.



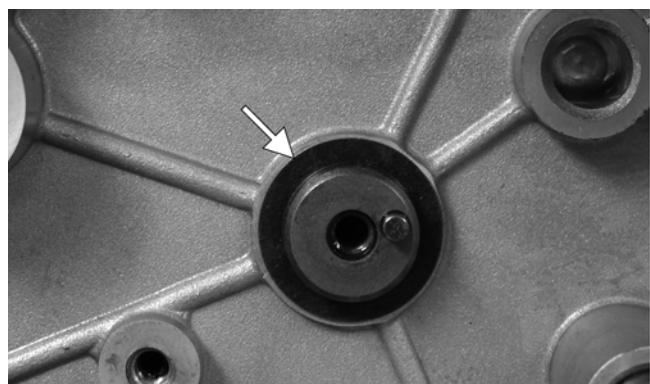
CD948A

3



CD940B

5. Installez la rondelle butée et le disque de came d'embrayage sur l'arbre de came de marche; puis enduisez les filetages de vis à capuchon avec Loctite rouge n° 271 et serrez bien.

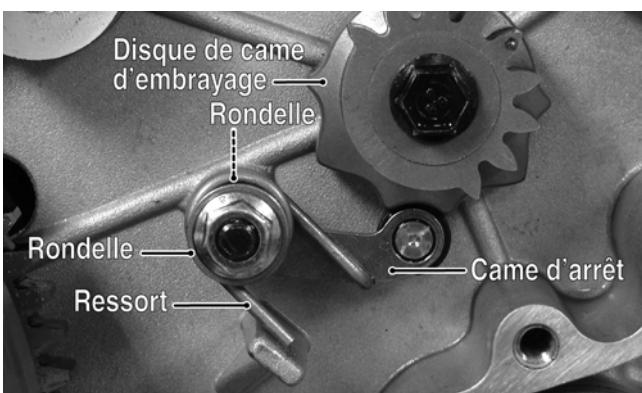


PR433A



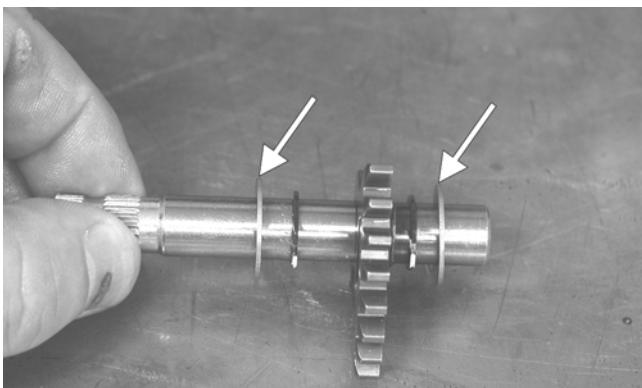
CD934

6. Installez la came d'arrêt, le ressort et les deux rondelles; puis enduez les filets sur le goujons de montage avec Loctite rouge n° 271 et installez l'écrou. Serrez bien.

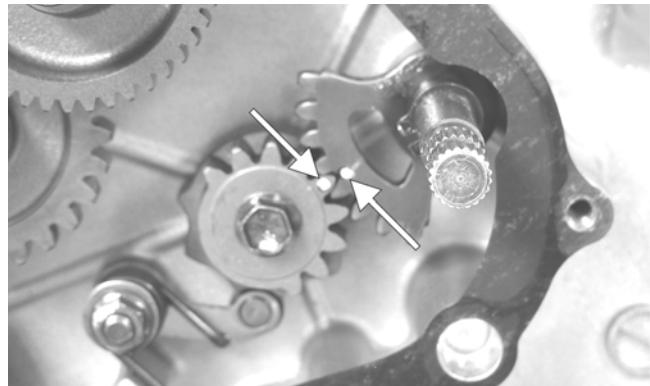


PR434A

7. Installez l'arbre d'embrayage avec deux rondelles assuriez-vous pour aligner le repère de calage sur l'arbre d'embrayage avec le repère sur le disque de came d'embrayage.

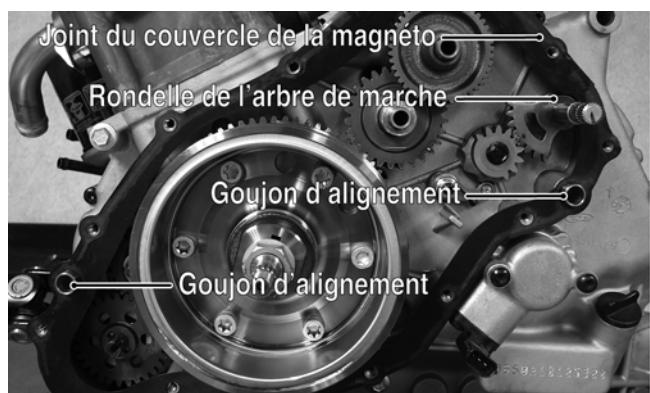


CD954A



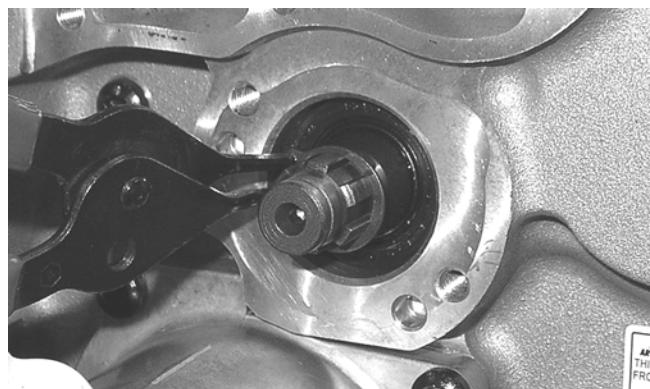
CD927A

8. Lubrifiez le joint du couvercle de la magnéto avec de l'huile de moteur fraîche, puis positionnez-le sur les deux goujons d'alignement. Assurez-vous que la rondelle de l'arbre de marche extérieure est bien en place.

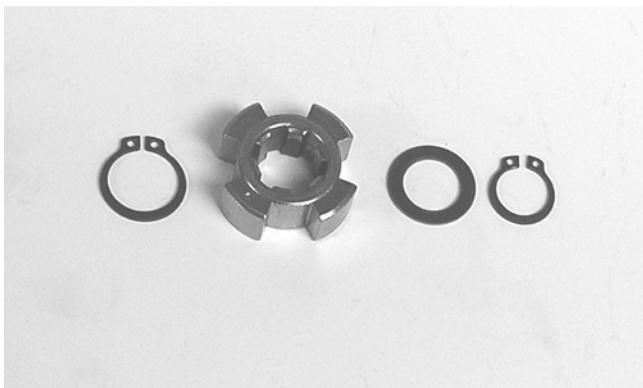


PR431A

9. Installez le couvercle de la magnéto et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
10. Positionnez l'épaisseur sur le vilebrequin en vous assurant qu'il contienne un nouveau joint torique lubrifié. Serrez l'écrou d'épaulement à 25 lb-pi.
11. Serrez les vis à capuchon (de l'étape 9) à 8 lb-pi.
12. Nettoyez soigneusement l'arbre de renvoi et les cannelures du déclencheur, puis posez l'anneau à ressort interne sur l'arbre; mettez ensuite du Loctite n° 620 vert sur le déclencheur et les cannelures de l'arbre de renvoi et remontez le déclencheur. Fixez avec une rondelle plate et un anneau à ressort extérieur.

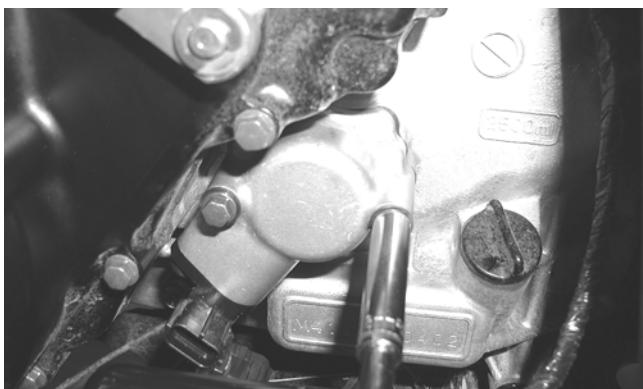


GZ253



GZ254

13. En utilisant un joint nouveau, installez le logement de capteur de vitesse sur le carter moteur et fixez-le avec des deux vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.



CD069

14. Positionnez la pompe à eau et fixez-la à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez bien.
 15. Raccordez le tube de raccordement à la pompe à eau et à la culasse en vous assurant que le joint torique est correctement positionné.
 16. Installez le bras de changement de vitesse sur son arbre en vous assurant que les repères inscrits lors du retrait sont alignés. Serrez bien.
 17. Positionnez le joint et le couvercle de magnéto extérieur sur le couvercle du côté gauche, puis serrez bien les quatre vis à capuchon.

Composants du côté droit

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

À CE STADE

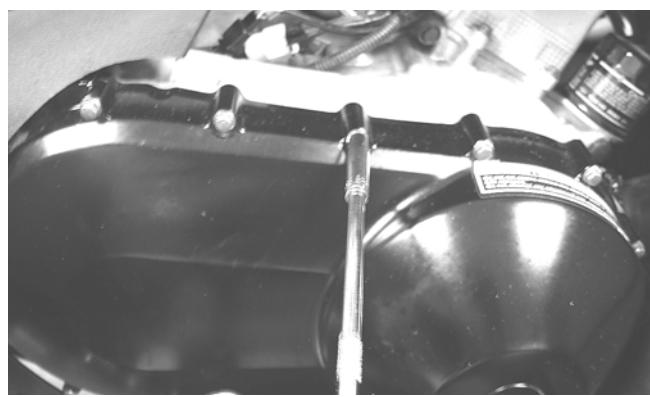
Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté droit

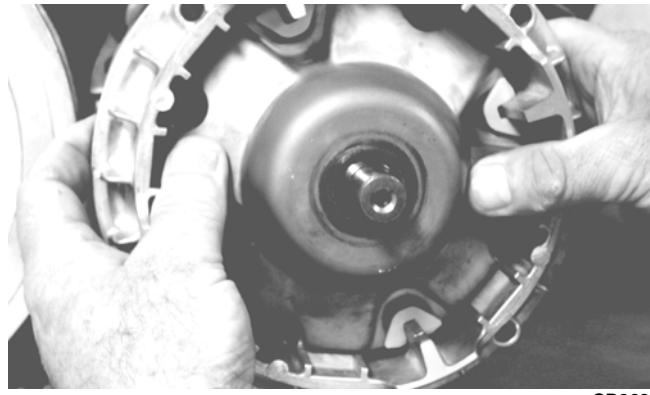
- A. Couvercle de la courroie trapézoïdale**
B. Poule menée
C. Couvercle de l'embrayage

1. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de la courroie trapézoïdale en prenant note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage; puis, à l'aide d'un maillet de caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle afin de desserrer celui-ci.

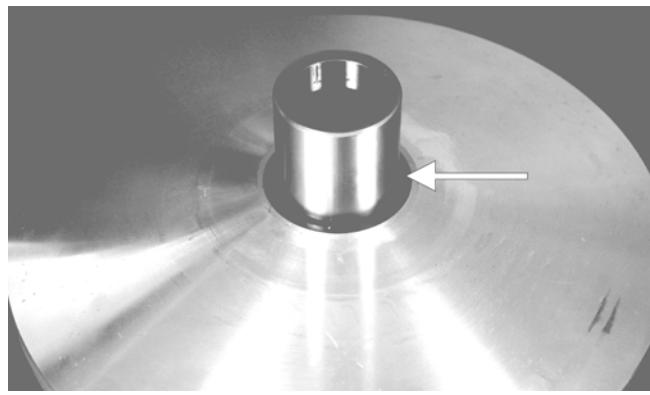


CD079

2. Retirez l'écrou et rondelle qui fixe le plateau d'entraînement amovible, puis retirez celui-ci. Prenez note du collet d'espacement.



CD963



CD966A

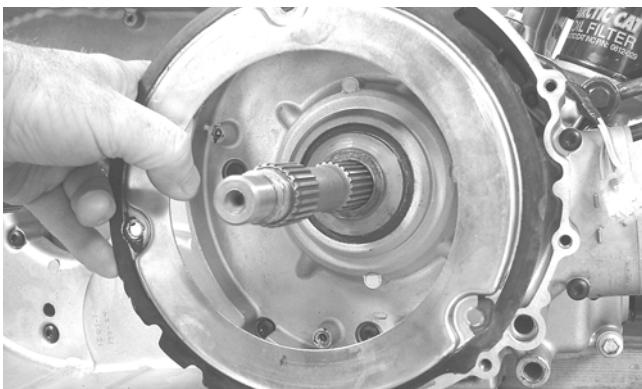
3. Retirez la courroie trapézoïdale.

4. Retirez l'écrou qui assujettit le bloc mené stationnaire, puis retirez celui-ci.



PR388

5. Retirez le plateau d'entraînement stationnaire.
6. À l'aide d'un tournevis à frapper, retirez les vis à capuchon qui fixent la plaque d'admission d'air, puis retirez le coussinet de la plaque.



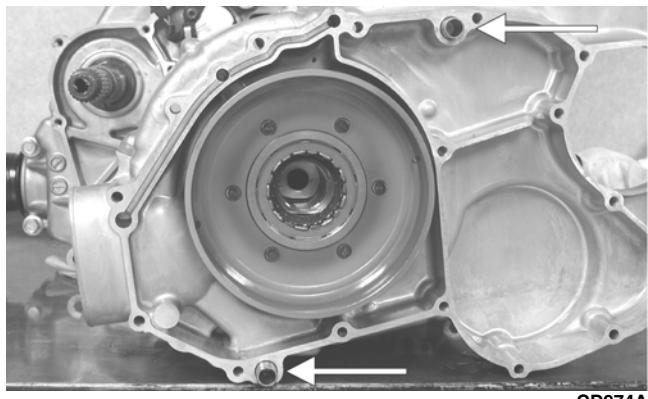
PR393

7. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de l'embrayage. Prenez note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage. Retirez délicatement le couvercle à l'aide d'un maillet de caoutchouc. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



CD973A

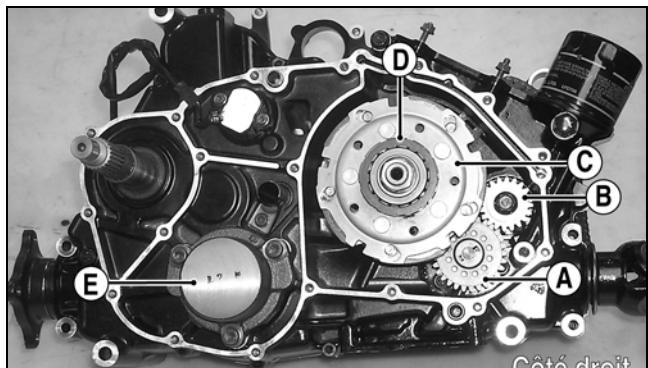
ATTENTION
Lors du retrait du couvercle, prenez garde à ne pas endommager son joint.



CD974A

■REMARQUE: Pour les étapes 8 à 14, voyez l'illustration CC829B.

■REMARQUE: Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.



Côté droit

LÉGENDE

- | | |
|---|---|
| A. Engrenage mené de la pompe à huile | D. Embrayage à sens unique (point vert DOIT être visible) |
| B. Engrenage d'entraînement de la pompe à huile | E. Logement de roulement du porteur de la transmission finale |
| C. Masselotte d'embrayage | |

CC829B

8. Retirez l'embrayage à sens unique (D) du logement de l'embrayage. Prenez note de l'emplacement du point d'alignement vert (ou du mot OUTSIDE) en prévision de l'assemblage.
9. Retirez le logement de l'embrayage du couvercle de l'embrayage à l'aide d'une presse hydraulique. Prenez note du collet d'espacement d'entraînement fixe gauche et du joint torique qui s'y trouvent.



CF085



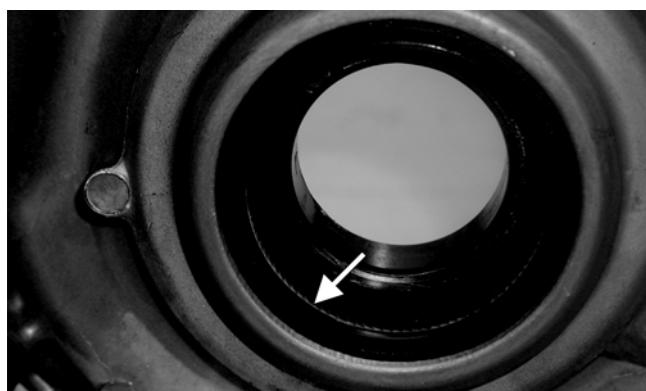
CC596

■REMARQUE: Prenez note de la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage et inspectez-la.



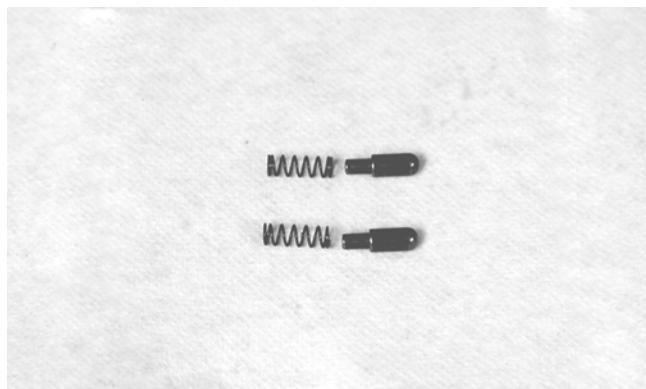
PR410A

12. Retirez la vis à capuchon qui fixe l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile (B). Prenez note de la vis à capuchon, de la rondelle, de la goupille et du collet d'espacement.



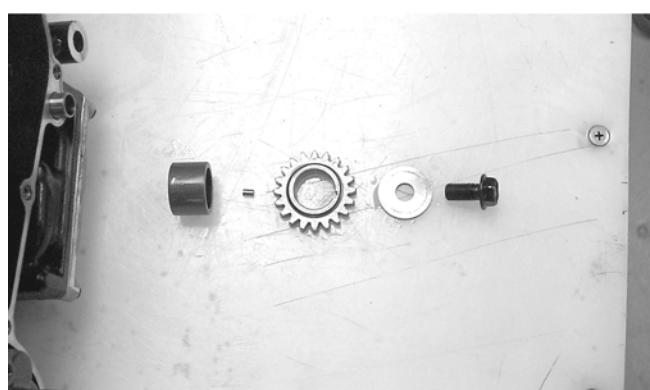
CF088A

10. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent l'interrupteur de position de marche, puis retirez celui-ci. Prenez note des deux chevilles de contact neutres et des deux ressorts.



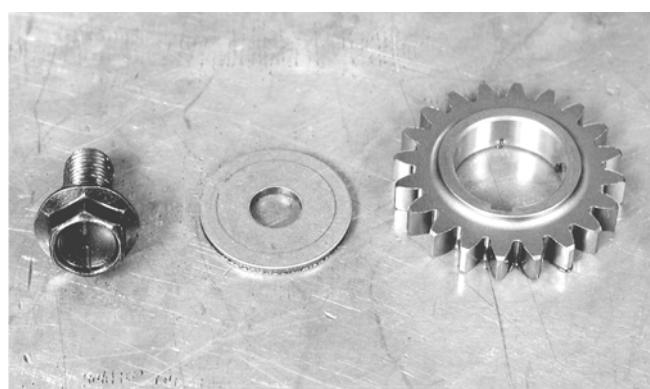
CD997

11. Retirez l'écrou (à filetage à gauche) qui fixe la masse-lotte d'embrayage (C).



CC606

3



CD987



CD993

13. À l'aide d'un clé à frapper, retirez les vis à capuchon qui fixent le logement de roulement du porteur de la transmission finale (E), puis retirez le logement et prenez note des deux goupilles d'alignement.

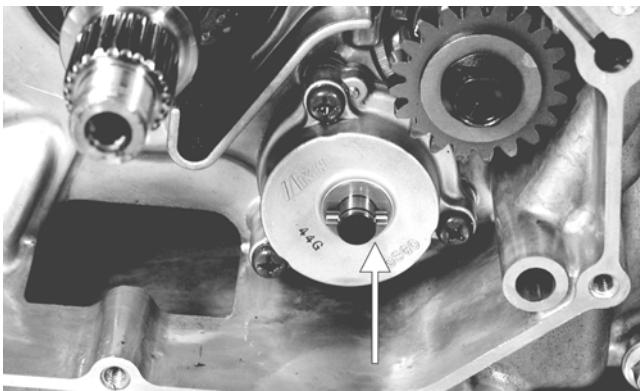


CD999

14. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à huile (A), puis retirez l'engrenage en prenant note de l'orientation de ses côtés en prévision de l'assemblage. Prenez également note de la goupille et de la rondelle.



CD984



CD985A

15. À l'aide d'un tournevis à frapper, retirez les trois vis à tête cruciformes qui fixent la pompe à huile, puis retirez celle-ci.



CD988

Révision des composants du côté droit

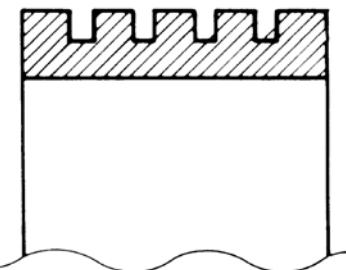
■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

INSPECTION LA MASSELOTTE D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

1. Inspectez les masselottes d'embrayage afin de repérer l'usure inégale, les écornures, les fissures ou les brûlures.
2. Inspectez la gorge de la masselotte afin de repérer l'usure ou les dommages. Si vous remarquez que la masselotte est endommagée ou que la gorge est usée, la masselotte doit être remplacée.

ATTENTION

Remplacez toujours les masselottes d'embrayage comme ensemble complet sans quoi un sérieux déséquilibre pourrait se produire.



Inspecter la cannelure de la masselotte d'embrayage

ATV1014

INSPECTION DE LOGEMENT D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

1. Inspectez le logement de l'embrayage afin de repérer les brûlures, les fissures, ou l'usure inégale.
2. Si le logement est endommagé de quelque façon que ce soit, il doit être remplacé.

INSPECTION DE L'ENTRAÎNEMENT À SENS UNIQUE PRIMAIRE

1. Insérez l'entraînement dans le logement de l'embrayage.
2. Faites tournez la bague de roulement intérieure à la main et vérifiez si elle tourne dans une seule direction.
3. Si la bague de roulement intérieure est coincée ou tourne dans les deux directions, le mécanisme d'entraînement doit être remplacé.

INSPECTION DE LA POMPE À HUILE

1. Inspectez la pompe afin de repérer les dommages.
2. Il n'est pas recommandé de retirer la vis qui fixe les moitiés de la pompe. Si la pompe à huile est endommagée, elle doit être remplacée.



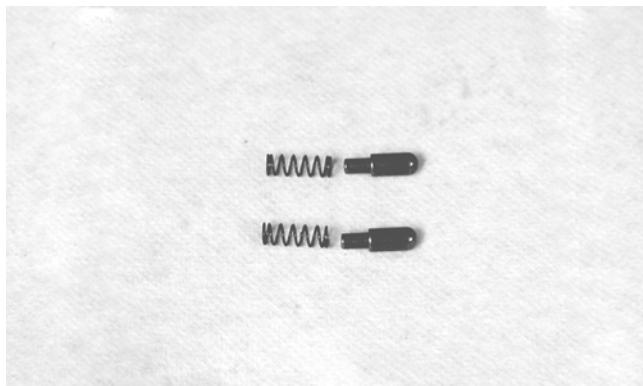
CC446D

ASSEMBLAGE POULIE MENÉE

REMARQUE: La poulie menée est une pièce non réparable. Si les plateau de poulie, les rampes à came, ou bague de face sont usée ou lâche, la poulie doit être remplacée à un ensemble. Ne désassemblez pas la poulie menée.

Installation des composants du côté droit

1. Installez l'interrupteur de position de marche en vous assurant que les deux chevilles de contact neutres de même que les deux ressorts sont correctement positionnés. Serrez bien les vis à capuchon.



CC997



CD994

2. Installez le logement de roulements de l'arbre secondaire en vous assurant que les deux goupilles d'alignement sont correctement positionnées. Serrez les vis à capuchon à 28 lb-pi.



CD999

3. Installez la pompe à huile sur le moteur, puis serrez bien les vis à tête cruciformes.

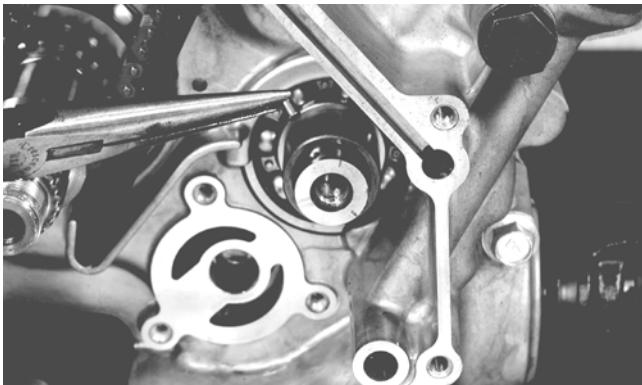


CD988

4. Installez le collet d'espacement de l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile sur l'arbre d'équilibrage du vilebrequin. Graissez la goupille et insérez-la dans l'arbre, puis installez l'engrenage d'entraînement en vous assurant que le côté surélevé de l'engrenage est orienté vers l'intérieur. Fixez l'engrenage à l'aide de la vis à capuchon (dont vous aurez enduit les filets de Loctite rouge n° 271) et de la rondelle. Serrez la vis à capuchon à 63 lb-pi.

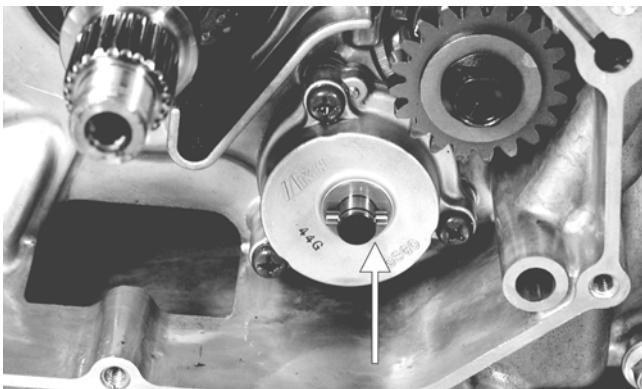


CD992

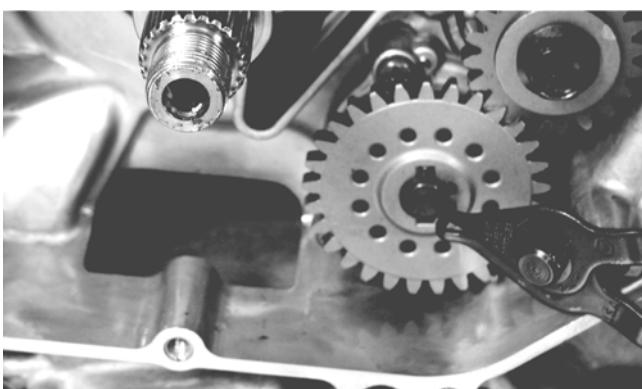


CD991

5. Graissez la goupille de l'engrenage mené et insérez-la dans l'arbre de la pompe à huile (en vous rappelant l'orientation des côtés de l'engrenage lors du retrait). Fixez le tout à l'aide d'un collier de retenue.



CD985A



CD984

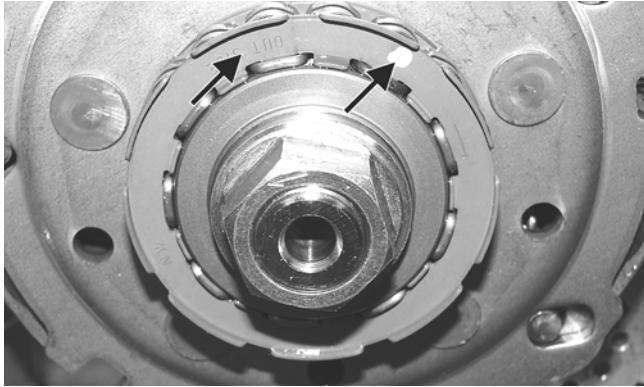
■REMARQUE: Lorsque l'installation est bien exécutée, les côtés des engrenages d'entraînement et mené sont de niveau l'un avec l'autre.

6. Installez la masselotte d'embrayage et fixez-la à l'aide de l'écrou à bride (dont vous aurez enduit les filets de Loctite rouge n° 271). Serrez le tout à 221 lb-pi.



PR410A

7. Installez les goupilles d'alignement du couvercle de l'embrayage dans le carter moteur, appliquez de l'huile sur le joint du couvercle, puis installez le joint sur le carter moteur.
8. Installez l'embrayage à sens unique sur la masselotte d'embrayage.

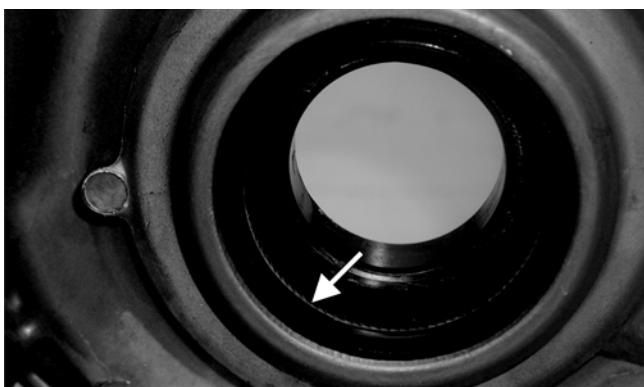


PR399A

ATTENTION

Lorsque l'installation est bien exécutée, le point d'alignement vert (ou le mot OUTSIDE) qui se trouve sur l'embrayage unidirectionnel est visible.

9. Graissez légèrement la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage, puis insérez le collet d'espace-ment d'entraînement fixe gauche.



CF088A



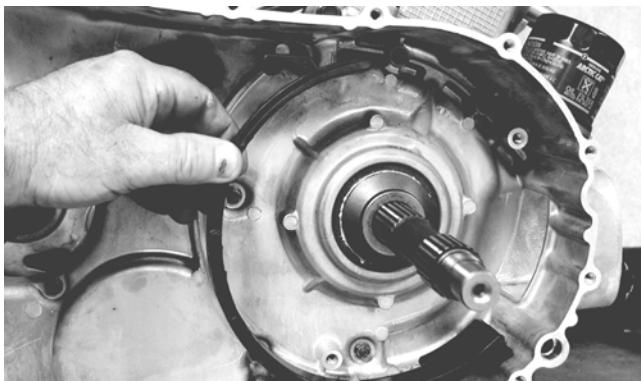
CF085A

10. Appliquez de la graisse sur les bords extérieurs du logement de l'embrayage; puis, à partir de l'intérieur du couvercle de l'embrayage, installez le logement de l'embrayage dans le couvercle à l'aide d'un maillet de caoutchouc.
11. Positionnez le bloc couvercle de l'embrayage/logement de l'embrayage sur le carter moteur, puis fixez-le à l'aide des vis à capuchon en vous assurant que les vis de longueurs différentes sont au bon endroit. Serrez-les toutes à 8 lb-pi.

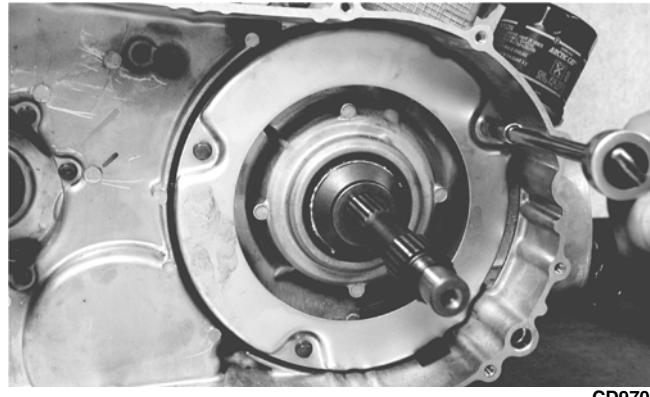


CF086

12. Positionnez le coussinet de la plaque d'admission d'air, puis installez la plaque. Serrez bien les vis à capuchon (dont vous aurez enduit les filets d'une petite quantité de Loctite rouge n° 271).

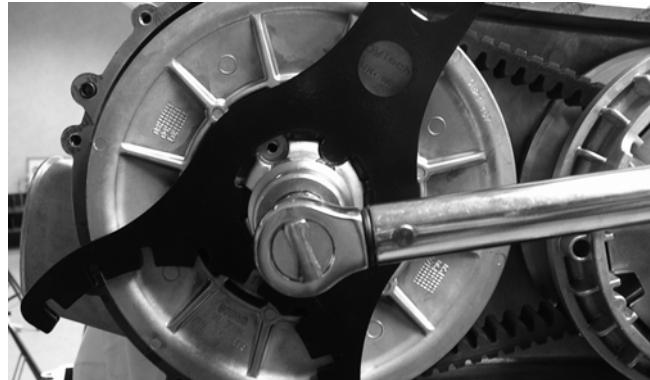


CD971



CD970

13. Positionnez la poulie menée et fixez-le à l'aide de l'écrou. Serrez à 80 lb-pi.



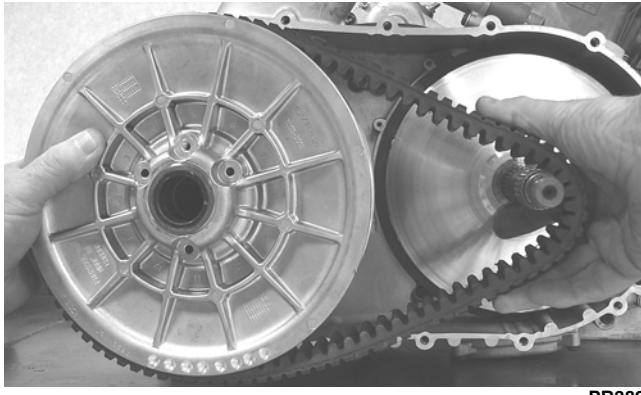
CF262

14. Faites glisser le plateau d'entraînement stationnaire sur l'arbre d'embrayage.
15. Écartez les parois de la poulie menée en posant une vis à capuchon dans l'un des bossages de la paroi de la poulie fixe; puis, serrez la vis à capuchon jusqu'à ce que la courroie trapézoïdale s'insère de 1/2 à 3/4 po dans la poulie menée.

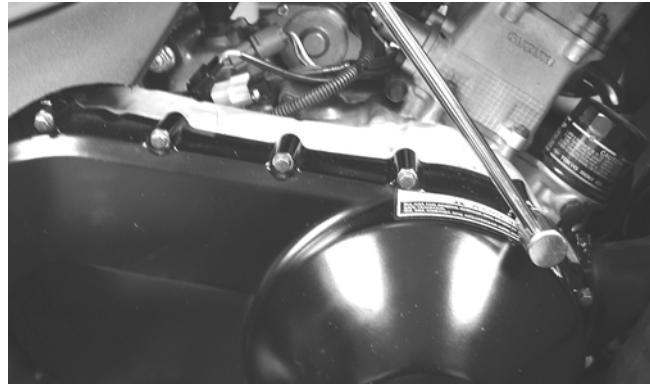


GZ075

16. Positionnez la courroie trapézoïdale sur la poulie menée et par-dessus l'arbre avant.



PR389



CD083

■REMARQUE: Les flèches qui se trouvent sur la courroie trapézoïdale devraient pointer vers l'avant.

17. Pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et le plateau d'entraînement mobile sur l'arbre. Fixez le plateau d'entraînement à l'aide d'un écrou (dont les filets auront été enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez à 165 lb-pi.

ATTENTION

Assurez-vous que les cannelures sont au delà le plateau d'entraînement ou lecture erronée du couple de torsion et l'endommagement aux cannelures peut résul-tant.



FI428A

■REMARQUE: À ce stade, la vis à capuchon peut être retirée d'entre les plateaux de la poulie menée.

18. Faites tourner les poulies et la courroie trapézoïdale jusqu'à ce que celle-ci soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
19. Positionnez le joint du couvercle de la courroie trapézoïdale, puis installez le couvercle et fixez-le à l'aide des vis à capuchon, en vous assurant que les vis de longueurs différentes sont au bon endroit. Serrez les vis à capuchon à 8 lb-pi.

Composants centraux du carter moteur

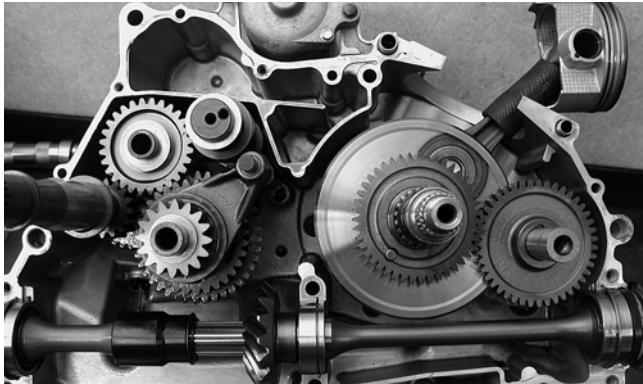
■REMARQUE: Cette procédure ne peut pas être accomplie lorsque le bloc moteur/transmission se trouve dans le châssis. Assurez-vous d'avoir complé-té au préalable les procédures de retrait des compo-sants supérieurs, du côté gauche et du côté droit.

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procé-dure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être exa-minés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

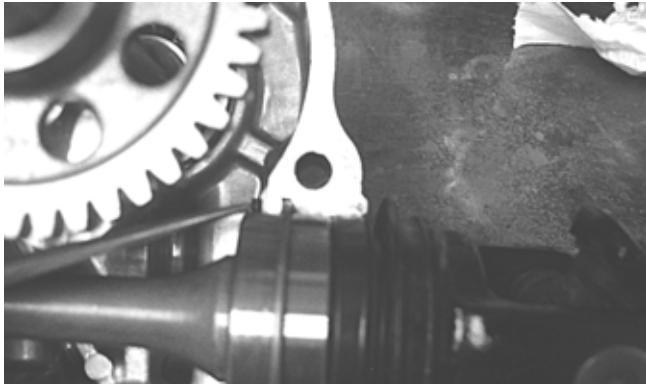
Séparation des moitiés du carter moteur

1. Retirez les vis à capuchon de droite qui fixent les moi-tés du carter moteur. Prenez note de la position des vis à capuchon de longueurs différentes.
2. Retirez les vis à capuchon de gauche qui fixent les moi-tés du carter moteur. Prenez note de la position des vis à capuchon de longueurs différentes.
3. À l'aide d'un Extracteur du vilebrequin/séparateur du carter et en frappant légèrement avec un maillet de caoutchouc, séparez les moitiés du carter moteur. Pre-nez note des deux goupilles d'alignement.

■REMARQUE: Afin de conserver les blocs arbres/engrenages intacts pour identification, frappez lé-gè-rement les arbres vers la moitié gauche du carter moteur lors de la séparation des moitiés.



CD827

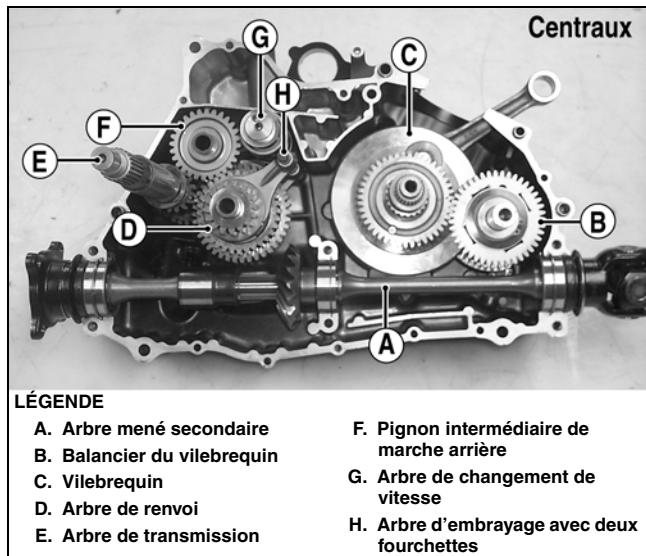


CD267

Désassemblage d'une moitié du carter moteur

■REMARQUE: Pour les étapes 1 à 7, voir l'illustration CC821B.

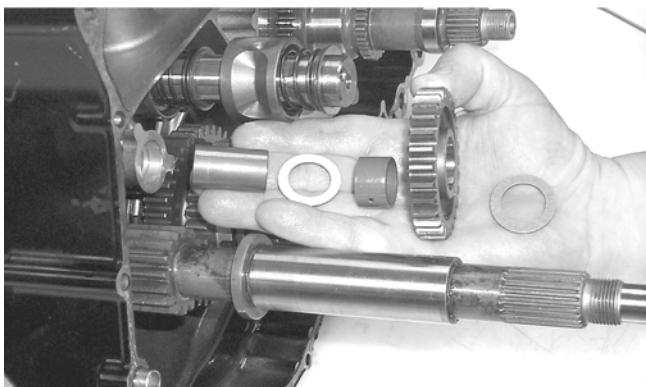
■REMARQUE: Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.



CC821B

1. Retirez l'arbre mené secondaire (A) en prenant note de l'emplacement des goupilles de position des roulements. Prenez également note de l'anneau en C de roulements.

2. Retirez le pignon intermédiaire de marche arrière (F). Prenez note de toutes les rondelles, de l'arbre, de la bague et de l'engrenage.



3

CC668

3. Retirez l'arbre d'embrayage (H), puis les deux fourchettes en prenant note de l'orientation de leurs languettes en prévision de l'assemblage.
4. Retirez l'arbre de changement de vitesse (G) en prenant note de l'emplacement des deux trous à l'extrémité de l'arbre. Prenez note des deux rondelles.



PR380A

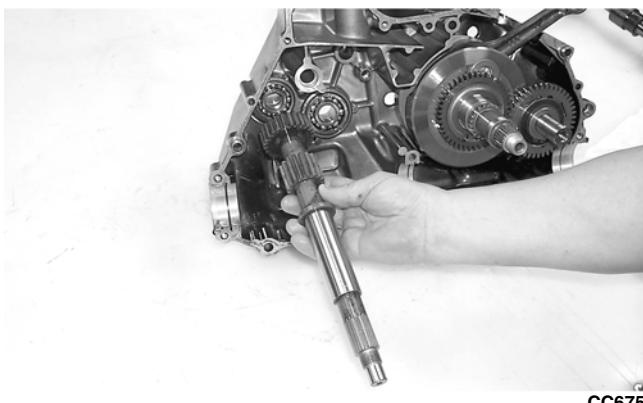
5. Retirez l'arbre de renvoi (D). Prenez note de la rondelle qui se trouve à chacune de ses extrémités.



CC674

■REMARQUE: Ne désassemblez pas l'arbre de renvoi à moins que cela ne soit nécessaire. Dans ce cas, consultez la sous-section Révision des composants centraux du carter moteur.

6. Frappez légèrement sur le carter moteur à l'aide d'un maillet de caoutchouc afin de retirer l'arbre de transmission.



CC675

7. Prenez note des repères de calage qui se trouvent sur l'engrenage du balancier du vilebrequin (B) et sur celui du vilebrequin (C) en prévision de l'assemblage, puis faites glisser l'engrenage du balancier du vilebrequin hors du balancier. Prenez note de la clavette qui se trouve dans la rainure de clavette.



CD826

8. Retirez le balancier du vilebrequin.

■REMARQUE: Le balancier du vilebrequin dispose d'une zone plate facilitant son dégagement du vilebrequin.



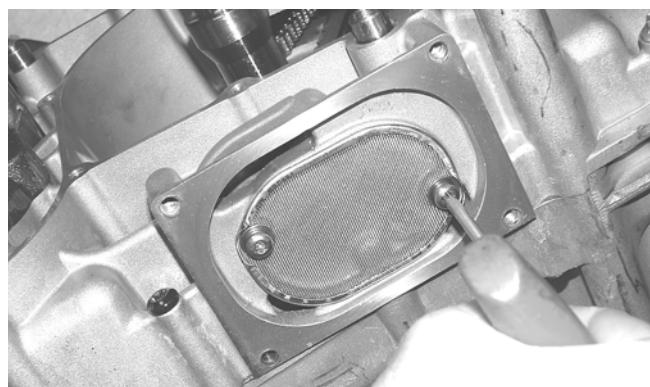
CD832B

9. Retirez le collier de retenue qui fixe l'arbre de l'engrenage mené de la pompe à eau.
10. Retirez le vilebrequin à l'aide d'une presse hydraulique.

■REMARQUE: Utilisez un bouchon de protection afin d'éviter d'endommager les filets du vilebrequin.

11. Retirez les vis à capuchon qui fixent le capuchon de la crête d'huile, puis retirez le capuchon.
12. Retirez les deux vis qui fixent la crête d'huile, puis retirez celle-ci.

■REMARQUE: Nettoyer complètement tout scellant de la capuchon de la crête d'huile.



PR406

ATTENTION

A moins que l'engrenage d' entraînement secondaire, l'engrenage conique ou les roulements nécessitent un entretien, n'enlevez pas l'ensemble d' entraînement secondaire du carter. S'il est enlevé, le jeu d' engrenement de l'engrenage conique devra être modifié en réglant de nouveau l' arbre d' engrenage conique d' entraînement.

13. Pour enlever l'engrenage d' entraînement secondaire/engrenage conique, retirez le logement de roulement d' entraînement secondaire; enlevez ensuite l'écrou qui retient l'engrenage d' entraînement/conique sur le roulement et, à l'aide d'un maillet en plastique, sortez l'arbre du roulement. Prenez note des cales.

■REMARQUE: Les cales devraient mesurés et utilisés pour un point initiale pour régler le jeu d' engrenement.

Révision des composants centraux du carter moteur

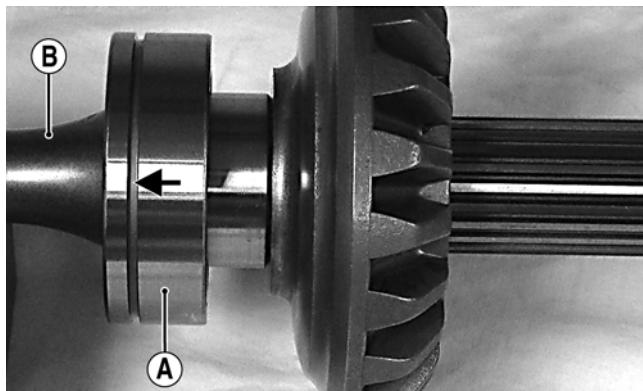
REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

ENGRENAGES D'ENTRAÎNEMENT DE SORTIE SECONDAIRES

Préparation initiale

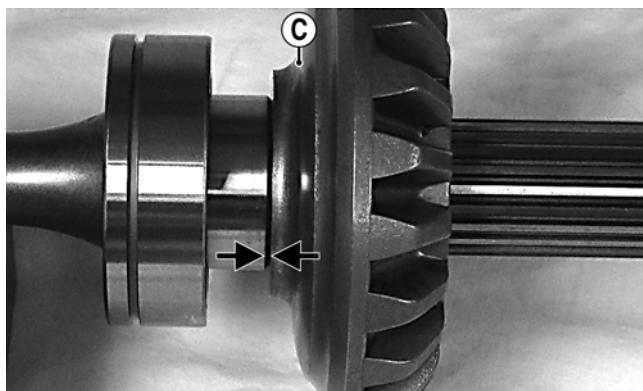
REMARQUE: Si l'arbre mené de sortie secondaire est remplacé ou démonté, le réglage initial doit être effectué de manière à obtenir une bonne indentation. Si seulement l'arbre de transmission de sortie secondaire ou l'engrenage mené de sortie secondaire est remplacé, allez à la Correction du jeu d'engrènement dans cette sous-section.

1. Installez un nouveau roulement (A) sur l'arbre mené secondaire (B) en vous assurant que l'encoche de roulement soit dirigée dans le sens opposé des cannelures de l'engrenage mené.



MT011A

2. À l'aide d'une presse appropriée, installez l'engrenage mené (C) sur l'arbre jusqu'à ce que l'engrenage repose solidement sur l'épaulemen de l'arbre.



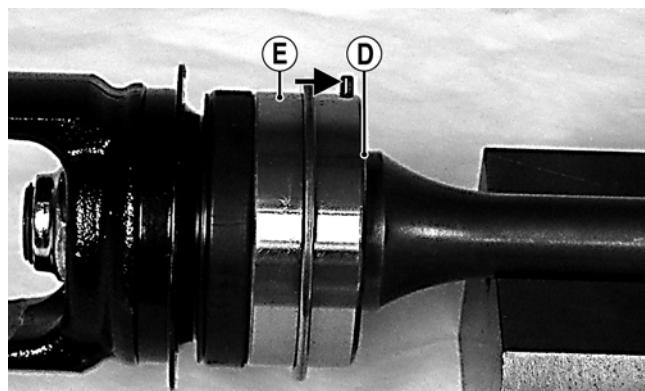
MT011B

3. Pour l'installation d'un arbre existant, débutez avec les cales qui ont été enlevées durant le démontage ou pour l'installation d'un nouvel arbre, débutez avec des cales d'environ 1,0 mm au point (D); et ensuite installez le roulement d'arbre de transmission de sortie (E) en vous assurant que la goupille de position soit dirigée vers le centre de l'arbre.



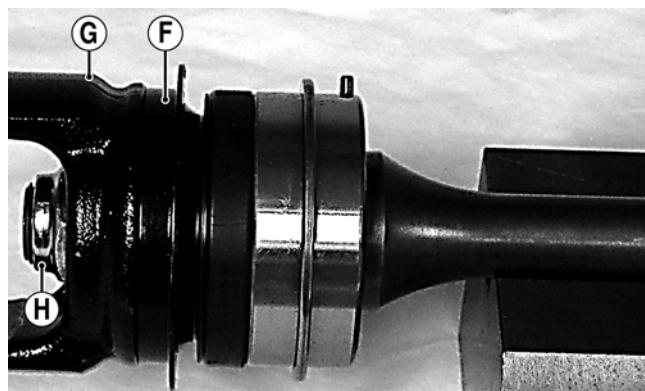
MT012

3



MT008A

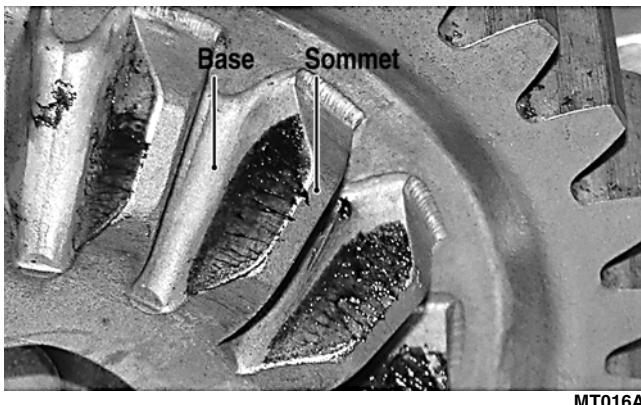
4. Installez un nouveau joint d'étanchéité (F), une chape de sortie (G) et un écrou (H) et serrez à 74 lb-pi.



MT008B

REMARQUE: N'utilisez pas un nouvel écrou de blocage à ce moment car cette procédure peut devoir être répétée.

5. Placez l'arbre assemblé dans le boîtier de vilebrequin gauche; ensuite, enduez légèrement les dents d'engrenage avec une aniline de traçage. Tournez les arbres plusieurs fois dans les deux sens. Le contact d'engrenage doit s'étendre de la base jusqu'au sommet des dents d'engrenage.



MT016A

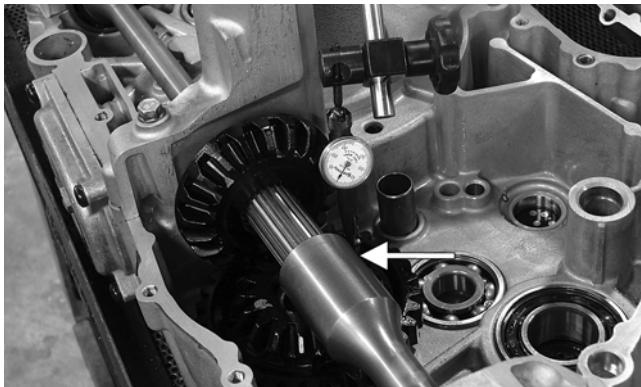
- Pour régler l'indentation, consultez le tableau suivant pour caler correctement l'arbre mené.

Indentation	Correction de cale
Contact au sommet	Augmentez l'épaisseur de cale
Contact à la base	Réduisez l'épaisseur de cale

- Une fois que l'indentation appropriée est obtenue, allez à Vérification du jeu d'engrenement dans cette sous-section.

Vérification du jeu d'engrenement

- Si enlevé, installez l'arbre d'engrenage d'entraînement secondaire/d'engrenage conique dans le carter moteur; ensuite serrez l'écrou à 59 lb-pi.
- Installez le support de roulement d'entraînement secondaire; installez ensuite l'arbre mené de sortie secondaire dans le carter moteur.
- Montez le comparateur à cadran de façon que la pointe touche une dent de l'engrenage conique d'embrayage secondaire.
- Tout en berçant l'engrenage conique d'embrayage d'avant en arrière, prenez note du jeu d'engrenement maximal indiqué par le comparateur.



MT005A

- L'échelle de jeu d'engrenement acceptable va de 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po).

Correction du jeu d'engrenement

REMARQUE: Si le jeu d'engrenement mesuré correspond à l'échelle acceptable, aucune correction n'est nécessaire.

- Si le jeu d'engrenement mesuré est inférieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus mince.

- Si le jeu d'engrenement mesuré est supérieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus épaisse.

REMARQUE: Continuez à retirer, à mesurer et à installer les cales jusqu'à ce que la mesure du jeu d'engrenement atteigne la tolérance appropriée. Consultez le tableau suivant.

Jeu d'engrenement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,127 mm (0,005 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
À 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,381 mm (0,015 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

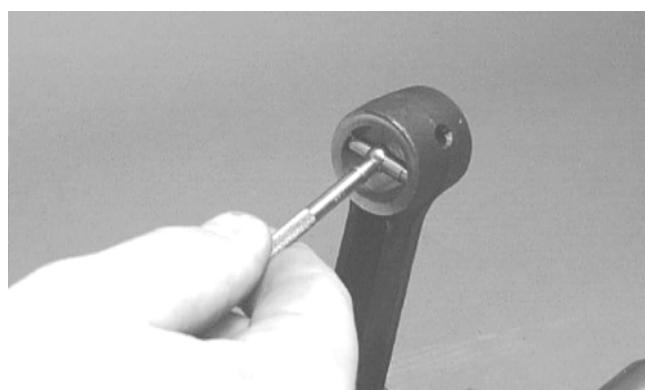
Une fois que le jeu d'engrenement et l'indentation se trouvent à l'intérieur des spécifications, appliquez le produit Loctite n° 271 rouge sur les filets de l'arbre de transmission et les filets de l'arbre mené de sortie; ensuite, à l'aide de nouveaux écrous, serrez l'écrou d'arbre de sortie à 59 lb-pi et l'écrou de chape de sortie à 74 lb-pi.

VILEBREQUIN

REMARQUE: Le vilebrequin et la bielle d'accouplement est un ensemble non-réparable. Si tout composant est hors de spécification, l'ensemble doit être remplacé.

Mesurage de la bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité)

- Insérez une jauge mâchoire dans l'alésage du pied de bielle, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.



CC290D

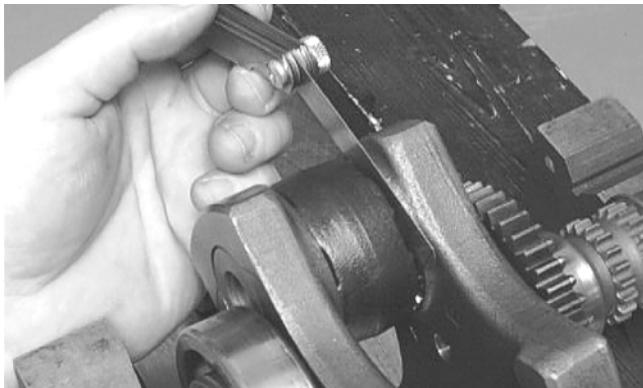
- Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (déviation de la petite extrémité)

- Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V et montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur contre le centre du tourillon du pied de bielle.
- Mettez le comparateur à zéro et poussez la petite extrémité de la bielle à l'écart du comparateur mécanique.
- La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (tête d'un côté à l'autre)

- Poussez l'extrémité inférieure de la bielle d'un côté du tourillon de vilebrequin.
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu entre la bielle et le tourillon de vilebrequin.

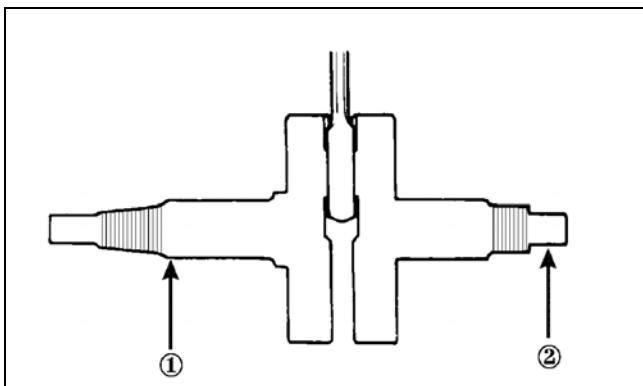


CC289D

- L'échelle de jeu acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage du vilebrequin (déviation)

- Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V.
- Montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur au point 1 du vilebrequin.



ATV-1074

- Mettez le comparateur à zéro et faites lentement pivoter le vilebrequin.

ATTENTION

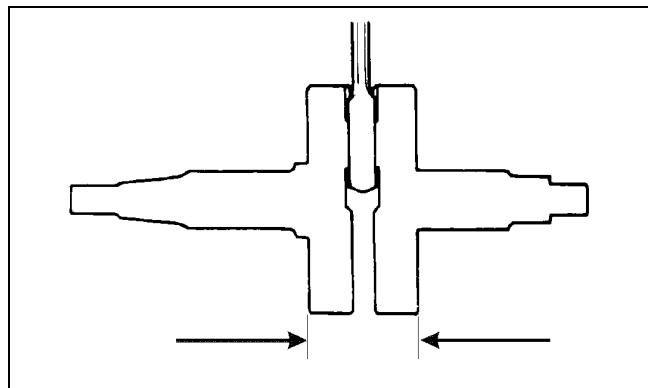
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

- La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

REMARQUE: Procédez à la vérification de la déviation de l'autre côté du vilebrequin en positionnant le point de contact du comparateur au point 2 et en suivant les étapes 3 à 4.

Mesurage du vilebrequin (contrepoids à contrepoids)

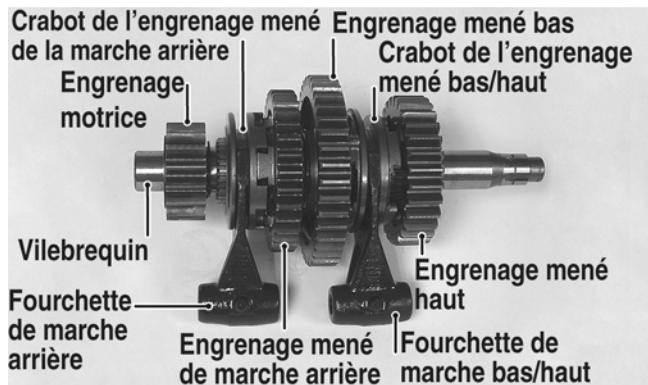
- À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la distance qui va du bord extérieur d'un contrepoids au bord extérieur de l'autre contrepoids.



ATV-107

- L'échelle de largeur acceptable doit être conforme aux spécifications.

ARBRE DE RENVOI



GZ281A

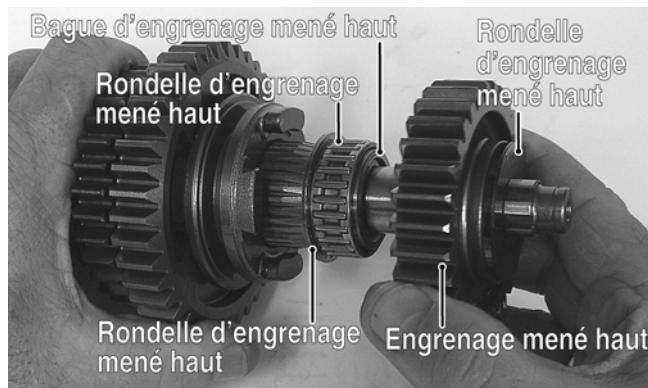
3

ATTENTION

Lors du désassemblage de l'arbre de renvoi, veillez à prendre note de l'orientation de chaque composant majeur (crabot, engrenage). Si un composant majeur est orienté dans la mauvaise direction lors de l'installation, la transmission pourra être endommagée et/ou fonctionnera incorrectement. Dans les deux cas, un désassemblage puis un ràssemblage complet sera nécessaire.

Désassemblage

- Retirez les fourchettes de boîte en notant les emplacements pour le montage; puis retirez la rondelle externe de l'engrenage mené haut, l'engrenage mené haut, le palier de l'engrenage mené haut, le coussinet de l'engrenage mené haut et la rondelle interne de l'engrenage mené haut.

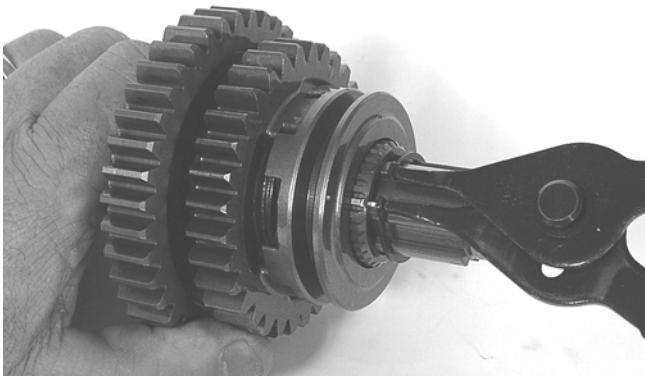


GZ283A

2. Retirez la roue menante; puis retirez l'anneau élastique fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet à l'arbre intermédiaire.



GZ296



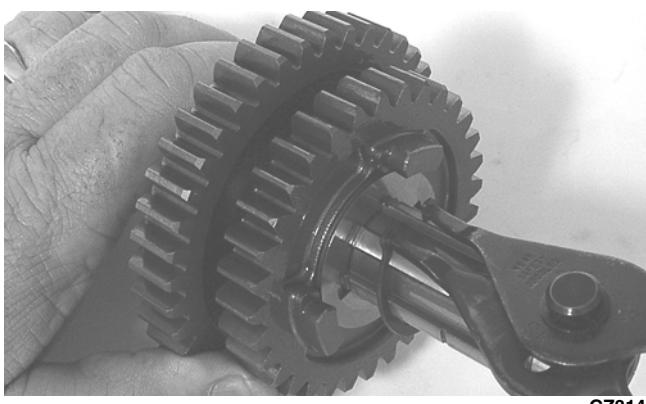
GZ312

3. Retirez le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet.



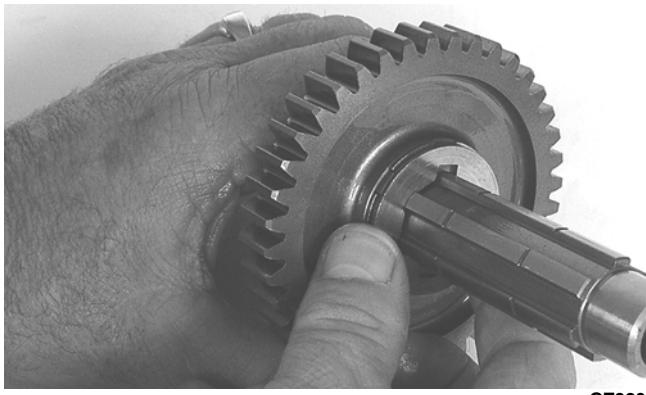
GZ313A

4. Retirez l'anneau de retenue fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet; puis retirez la rondelle et l'engrenage.



GZ314

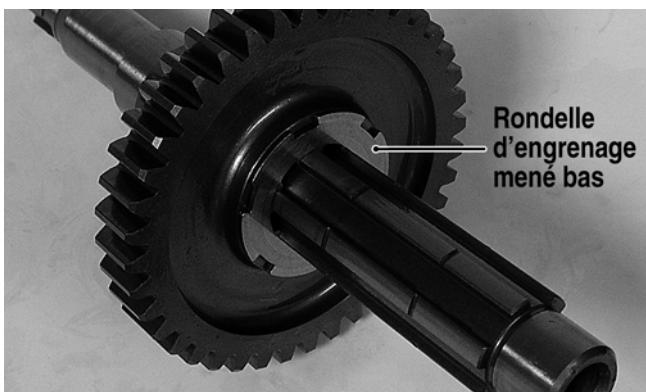
5. Retirez la rondelle de la marche arrière menée; puis retirez la rondelle frein de l'engrenage mené bas.



GZ320

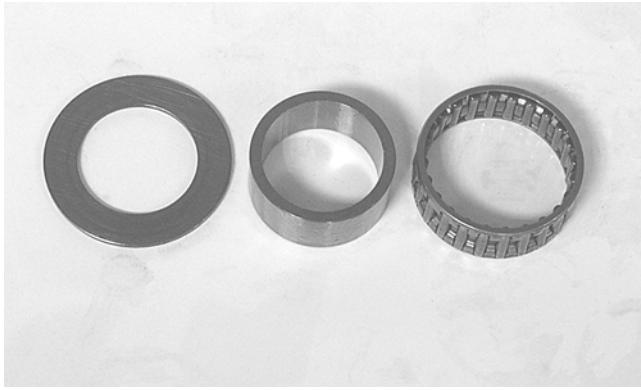


GZ319

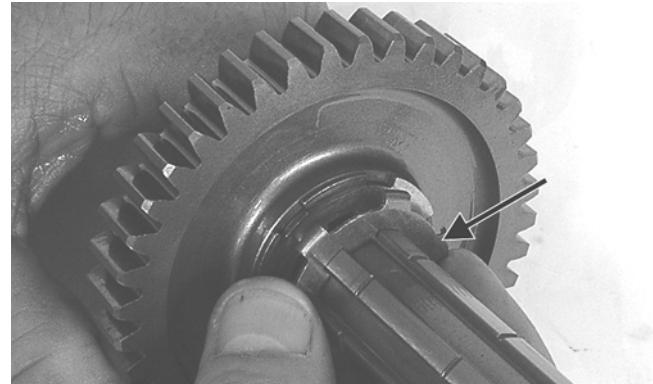


GZ318A

6. Retirez l'engrenage mené bas. Retenez un palier, un coussinet et un anneau de butée.



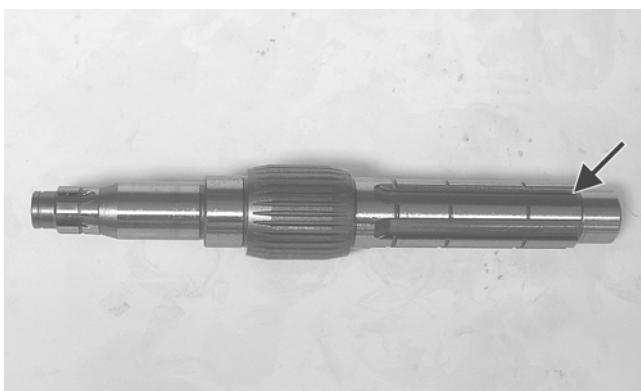
GZ316



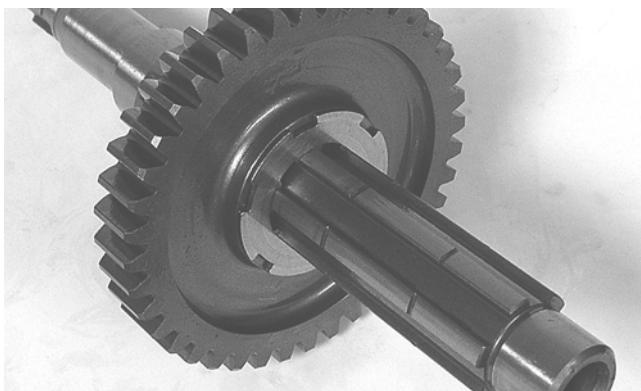
GZ319B

Assemblage

1. De l'extrême de l'engrenage d'entraînement, installez une rondelle frein, un coussinet et un palier; puis installez l'engrenage mené bas et la rondelle.

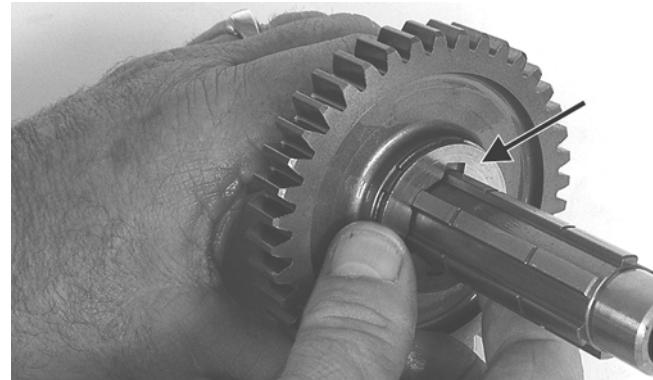


GZ317A



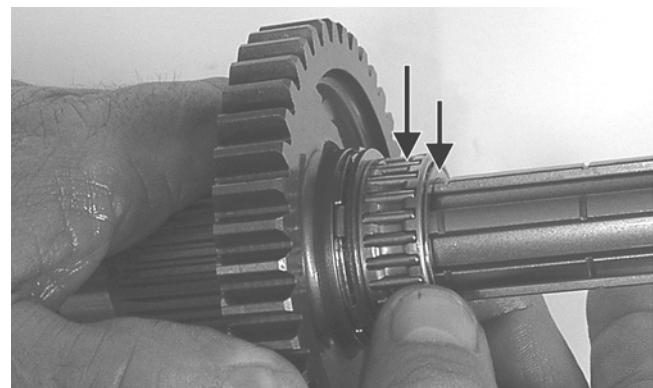
GZ318

2. Installez la rondelle frein de l'engrenage mené bas; puis, installez la rondelle interne de l'engrenage mené de la marche arrière.



GZ320B

3. Installez la bague menée de marche arrière et le roulement; puis installez l'engrenage menée de marche arrière.

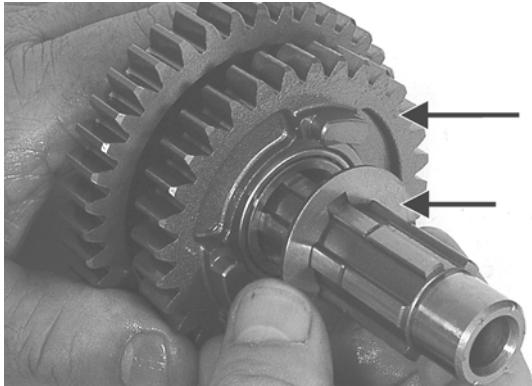


GZ286A



GZ287

4. Installez la rondelle externe de l'engrenage mené de la marche arrière; puis fixez le montage de l'engrenage mené de la marche arrière avec un anneau de retenue.



GZ288A

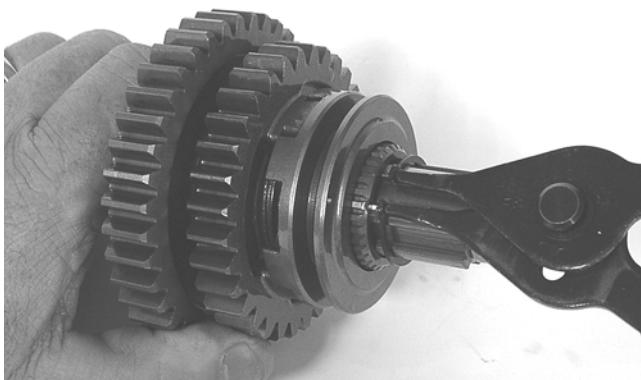


GZ314

5. Installez le crabot et l'engrenage mené de la marche arrière sur l'arbre intermédiaire et fixez avec un anneau de retenue.

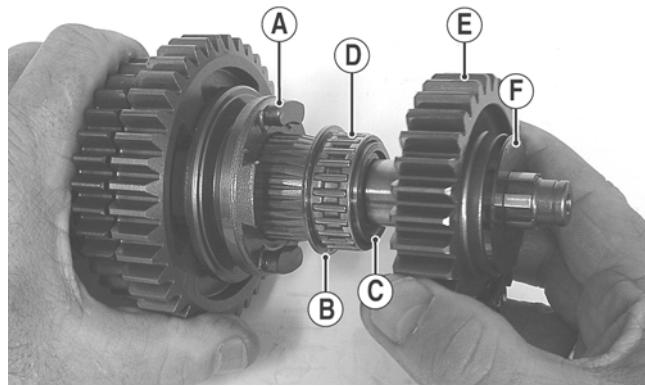


GZ313A



GZ312

6. À l'opposé de l'extrémité de l'arbre intermédiaire, installez le crabot de l'engrenage mené haut/bas (A), l'anneau de butée (B), le coussinet (C), le palier (D), l'engrenage mené haut/bas (E) et la rondelle d'espace-ment (F).



GZ283B

7. Installez les deux rondelles de la roue menante et les fourchettes de boîte. L'arbre intermédiaire est maintenant prêt pour l'installation.

■REMARQUE: Rappelez-vous de la rondelle qui doit se trouver à chaque extrémité de l'arbre lors de l'installation de l'arbre de renvoi.

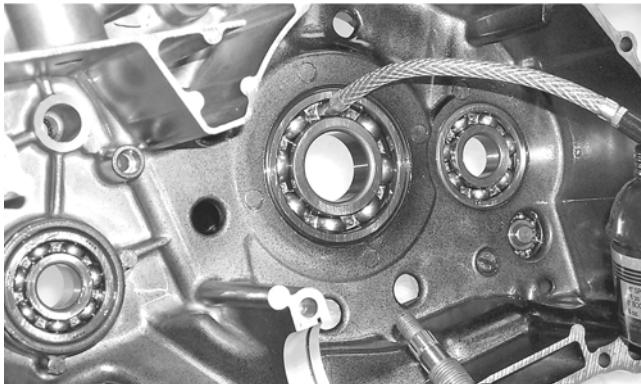
Assemblage d'une moitié du carter moteur

1. Installez l'engrenage motrice secondaire dans le carter moteur.

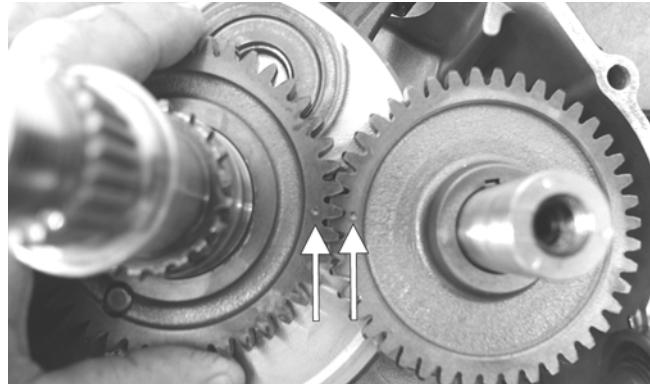


MT014

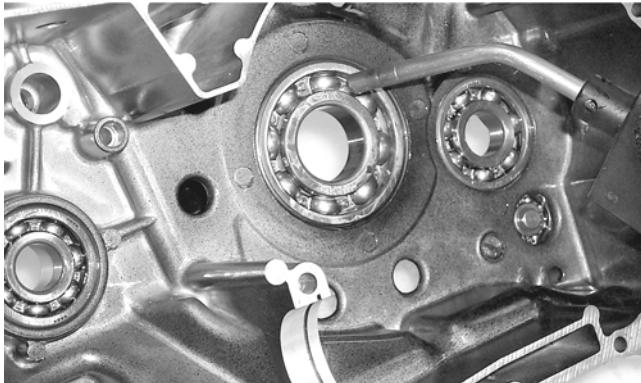
2. Appliquez une quantité généreuse d'huile de moteur sur le roulement du vilebrequin. Chauffez le roulement à l'aide d'un chalumeau au propane jusqu'à ce que l'huile commence à fumer, puis faites glisser le vilebrequin en position.



CC688



CD826A



CC689

■REMARQUE: S'il n'est pas possible de chauffer le roulement, le vilebrequin peut être installé à l'aide d'un outil d'installation de vilebrequin.

3. Installez le balancier du vilebrequin.

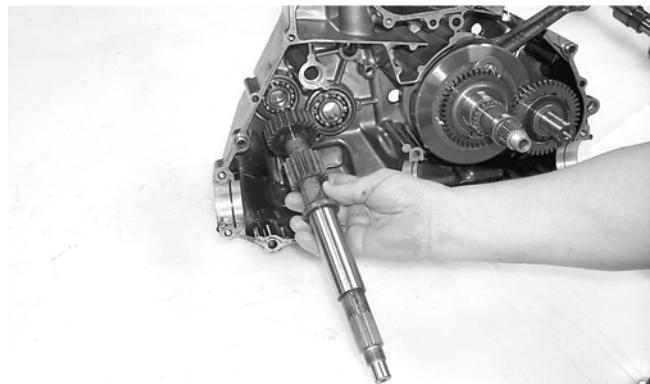


CD832B

■REMARQUE: Faites tourner le balancier du vilebrequin jusqu'à ce que le contrepoids soit orienté à l'écart du vilebrequin, puis faites tourner le vilebrequin dans le sens horaire dans la zone du tourillon afin de permettre au balancier du vilebrequin de reposer complètement.

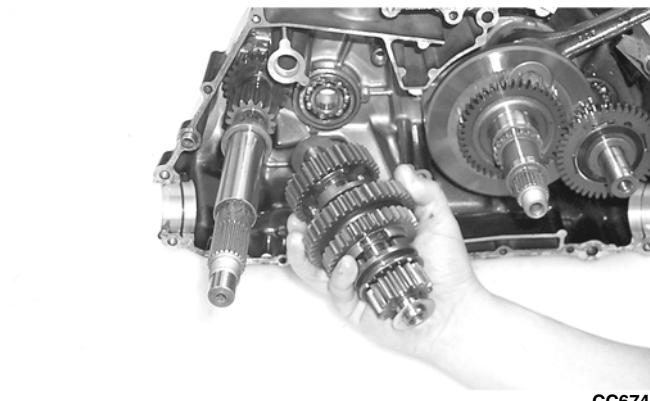
4. Placez la clavette dans la rainure de clavette du balancier du vilebrequin, puis installez l'engrenage du balancier du vilebrequin en vous assurant que les points d'alignements qui s'y trouvent s'alignent avec ceux de l'engrenage du vilebrequin.

5. Installez l'arbre de transmission.



CC675

6. Placez une rondelle à chaque extrémité de l'arbre de renvoi, puis installez celui-ci.

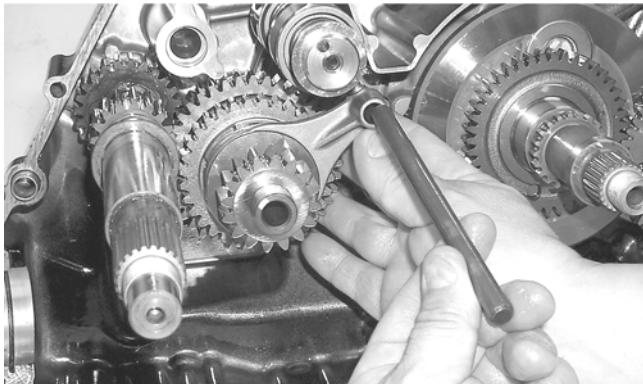


CC674

7. Placez une rondelle à chaque extrémité de l'arbre de changement de vitesse, puis installez l'arbre en vous assurant que les deux trous situés à son extrémité sont dans une position verticale.

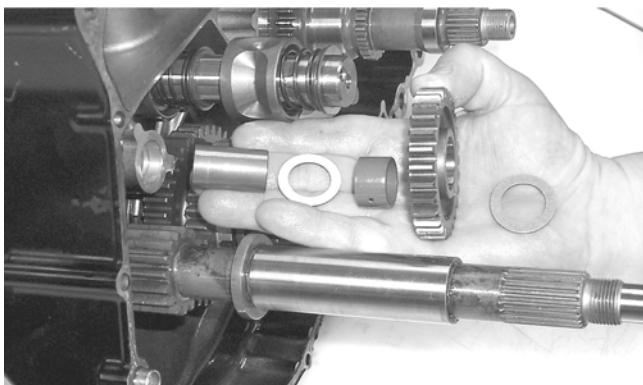
8. Insérez les deux fourchettes d'embrayage dans les crâbots coulissants en vous rappelant l'orientation des languettes lors du désassemblage, puis installez l'arbre de fourchette d'embrayage.

■REMARQUE: Assurez-vous que les languettes des fourchettes d'embrayage sont orientées vers le haut et reposent correctement dans les cames de changement de vitesse.



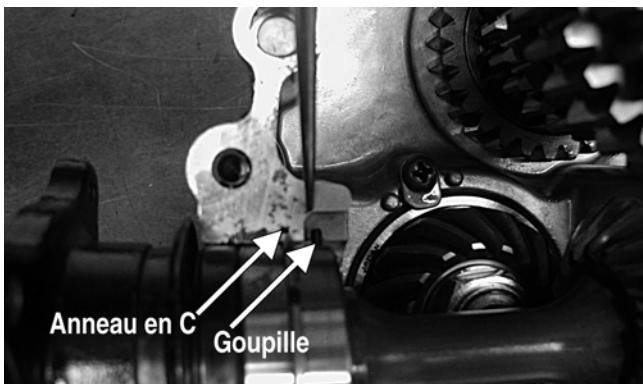
CC669

9. Installez le pignon intermédiaire de marche arrière en vous rappelant la position des deux rondelles, de l'engrenage, de la bague et de l'arbre.



CC668

10. Installez les arbres menés secondaires avant et arrière dans le côté gauche du carter moteur en vous assurant que les goupilles de position des roulements sont vers le haut du carter moteur et que l'anneau en C de roulements repose complètement dans le carter moteur.



CD268A

11. Positionnez la crête d'huile, puis fixez-la à l'aide des deux vis.
12. Positionnez le capuchon de la crête d'huile en vous assurant que le scellant silicone est appliqué, puis fixez le capuchon à l'aide de vis à capuchon. Serrez bien.

Raccordement des moitiés du carter moteur

1. Appliquez de l'enduit d'étanchéité à haute température sur la surface d'accouplement gauche lissage de toute accumulation ou bosse.
2. Huilez légèrement tous les roulements et graissez tous les arbres du côté droit du carter moteur.
3. À l'aide d'un maillet de plastique, frappez légèrement les moitiés du carter moteur jusqu'à ce que les vis à capuchon puissent être installées.
4. Du côté droit, installez les vis à capuchon de 8 mm et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

5. Du côté gauche, installez les vis à capuchon de 8 mm qui restent (dont deux à l'intérieur du carter), puis serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

6. Du côté gauche, installez les vis à capuchon de 6 mm de la moitié du carter moteur et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

7. Du côté droit, installez les vis à capuchon de 6 mm et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

8. Serrez, en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon de 8 mm (de l'étape 4 à 5) jusqu'à ce que les moitiés soient correctement jointes, puis serrez-les aux 20 lb-pi.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

9. Serrez en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon (de l'étape 6 à 7) de 6 mm à 8 lb-pi.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

À CE STADE

Une fois que vous en avez terminé avec les composants centraux du carter moteur, passez aux sections Installation des composants du côté droit, Installation des composants du côté gauche, et Installation des composants supérieurs.

Installation du moteur/de la transmission

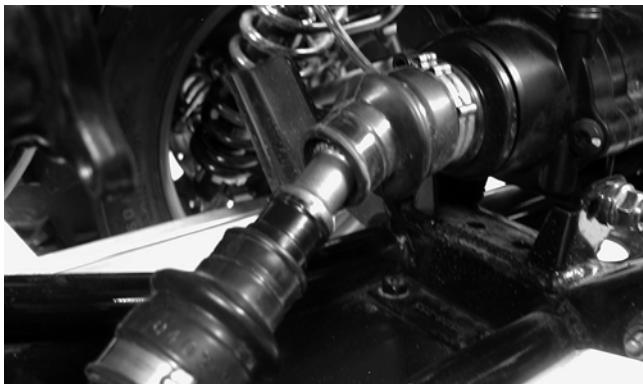
■REMARQUE: Arctic Cat recommande que de nouveaux joints et joints torique soient installés lors de toute révision du VTT.

1. Du côté gauche, placez le moteur/la transmission dans le châssis, puis glissez le moteur le plus possible vers l'arrière.
2. Soulevez légèrement l'arrière du moteur et engagez le coupleur de transmission avant dans les cannelures de la chape de sortie d'entraînement avant, puis glissez le moteur le plus possible vers l'avant.



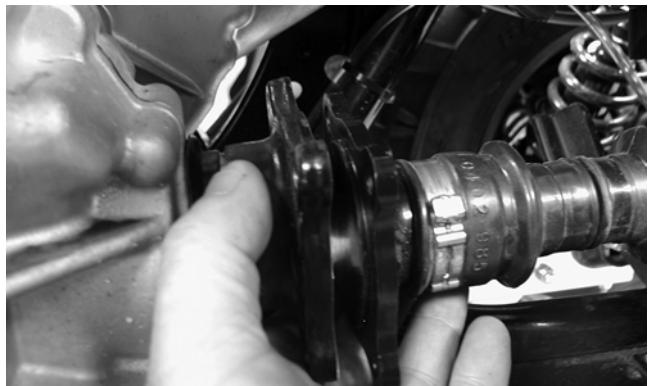
CD818

3. Soulevez l'arrière du moteur et placez un bloc dessous, puis installez l'arbre de transmission et la bride de sortie dans le coupleur de transmission arrière fixant la botte avec des colliers nouveaux.



CD821

4. Retirez le bloc sous le moteur, puis alignez les brides d'entraînement arrière et attachez-les avec quatre vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.



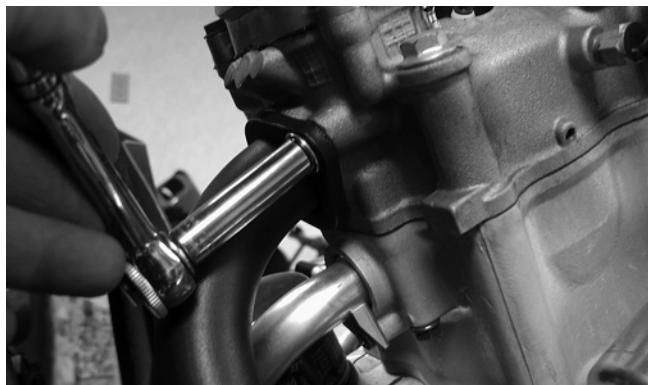
CD824

5. Installez les boulons traversant de montage de moteur les attaches de montage; puis serrez à 40 lb-pi.

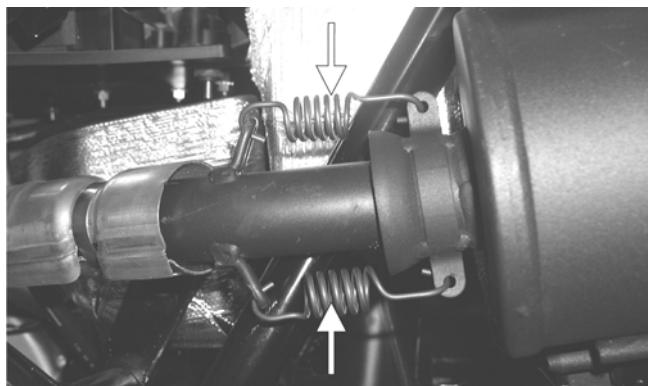


CD809

6. Fixez le tuyau d'échappement au moteur avec deux vis à capuchon en vous assurant que les supports de montage s'engagent dans les œillets du châssis, puis installez le silencieux et serrez toute écrou qui fixent le tuyau d'échappement aux 20 lb-pi.



CD803

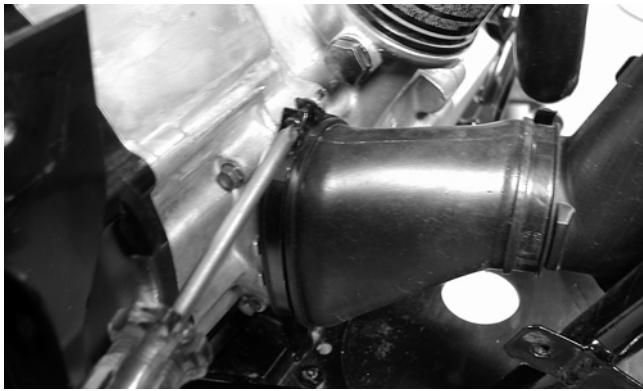


CF138A

7. Installez les conduits de refroidissement avec les colliers et serrez bien les colliers.



CD515



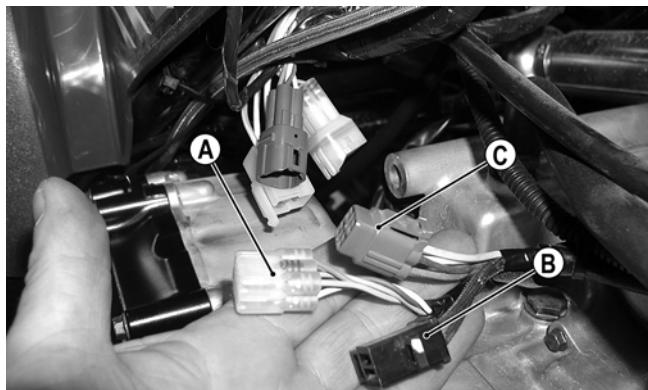
CD793

8. Fixez le fil de masse du moteur au moteur à l'aide d'une vis à capuchon. Serrez-les toutes à 8 lb-pi.



CD810

9. Connectez l'interrupteur de position de marche d'engrenage (A), le connecteur de stator (B) et le connecteur CDI (C) au faisceau de câblage principal.



CD797A

10. Connectez le fil du capteur de température au faisceau de fils principal.
11. Attachez les fils au châssis avec des serre-câbles en nylon.
12. Connectez le connecteur du capteur de vitesse au logement.
13. Raccordez le câble positif au démarreur.
14. Fixez tous les fils au châssis et au support supérieur du moteur à l'aide d'attaches de câbles.
15. Raccordez les deux tuyaux de réfrigérant au moteur.
16. Raccordez le tuyau d'aération du carter moteur au logement du filtre à air. Attachez la gaine interne et le protecteur de carburateur/corps d'accélérateur au logement du filtre à air.



CD787

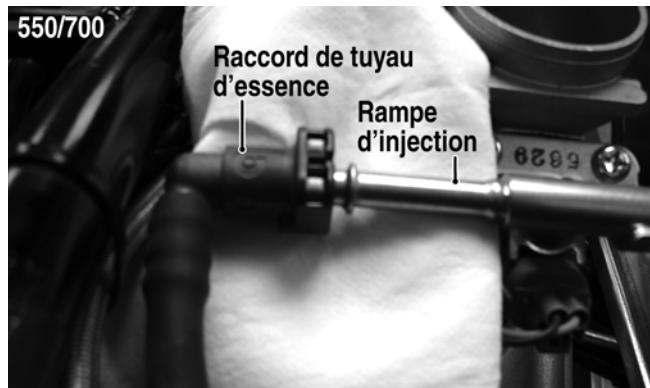


CD785

17. Fixez la tige de transmission au moteur à l'aide d'une attache en E neuve.

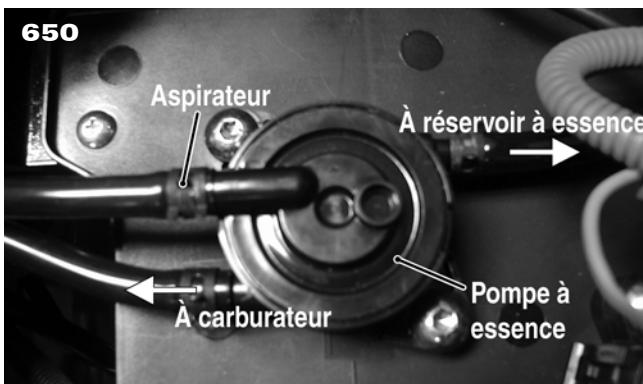


CD774



FI092F

18. Mettez en position le marchepied et le support de repose-pied de côté gauche sur le châssis, puis attachez-les avec la visserie existante. Serrez bien.
19. Installez le panneau de carrosserie avant avec la visserie existante.
20. Connectez le tuyau à la pompe à carburant/tuyau d'alimentation, puis connectez le tuyau d'aspiration et attachez-le avec des colliers de tuyau (650) ou connectez le raccord de tuyau d'essence au rampe d'injection (550/700).



CD766A

21. Installez les panneaux latéraux.
22. Positionnez la batterie dans son compartiment; installez ensuite les câbles de batterie et le tuyau d'aération. Fixez la batterie à l'aide de couvercle.

ATTENTION

L'acide de batterie est nocif s'il entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Soyez toujours prudent lorsque vous manipulez une batterie.

23. Ajoutez la quantité appropriée d'huile de moteur/de transmission et de liquide de refroidissement.
24. Installez le siège.

ATTENTION

Si le moteur a subi une révision majeure ou si une pièce importante a été remplacée, il faut suivre les procédures de rodage correctes (voir section 1). Le non-respect des procédures de rodage correctes risque d'endommager gravement le moteur.

Table des matières (1000)

Retrait du moteur/de la transmission	3-96
Composants supérieurs	3-100
Retrait des composants supérieurs	3-100
Révision des composants supérieurs	3-104
Installation des composants supérieurs	3-111
Composants du côté gauche	3-118
Retrait des composants du côté gauche	3-118
Installation des composants du côté gauche	3-121
Composants du côté droit	3-123
Retrait des composants du côté droit	3-124
Révision des composants du côté droit	3-126
Installation des composants du côté droit	3-126
Composants centraux du carter moteur	3-128
Séparation des moitiés du carter moteur	3-129
Désassemblage d'une moitié du carter moteur ..	3-130
Révision des composants centraux du carter moteur	3-131
Assemblage d'une moitié du carter moteur	3-139
Raccordement des moitiés du carter moteur	3-141
Installation du moteur/de la transmission	3-143

Retrait du moteur/ de la transmission

De nombreuses procédures de révision peuvent être accomplies sans qu'il soit nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis. Lisez attentivement la REMARQUE introduisant chaque sous-section à ce sujet.

À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser des Composants supérieurs avant, des Composants du côté gauche ou des Composants du côté droit, alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

À CE STADE

Si l'objectif du technicien est de réviser/remplacer le filtre à tamis d'huile (situé au-dessous du bloc moteur/transmission), alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

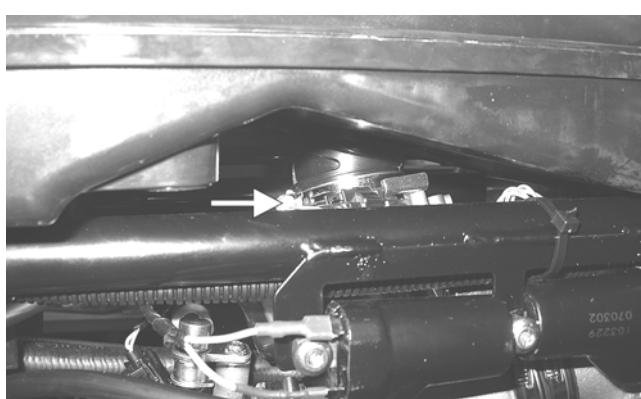
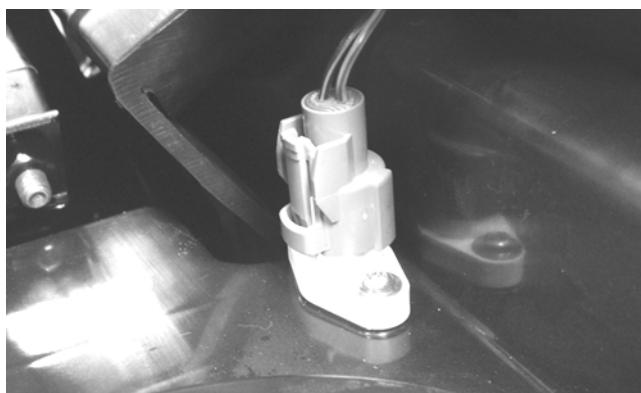
Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT soit solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

1. Retirez le siège et le plateau d'outils; puis retirez le câble de batterie négatif.
2. Retirez la porte-bagages avant, le module d'instruments, les marche-pieds le repose-pieds; puis retirez le panneau de carrosserie avant (voyez la section 8).

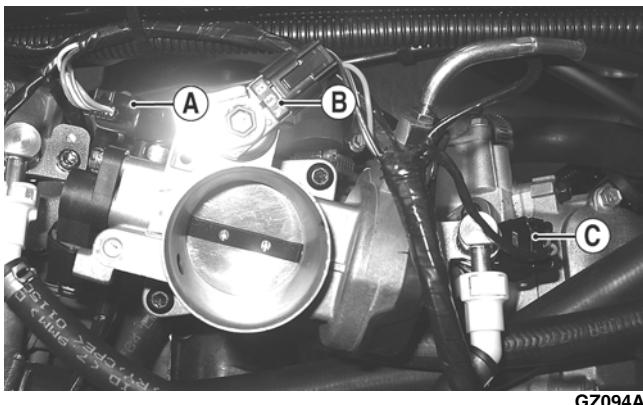
3. Débranchez le raccord de capteur d'IAT; puis desserrez le collier qui fixe la botte d'admission d'air au corps d'accélérateur et retirez l'ensemble de logement du filtre à air.



4. Utilisant un linge absorbant, nettoyez toute essence dispersée; puis pressez sur les connecteurs de tuyau d'alimentation en essence et retirez des rails d'essence.



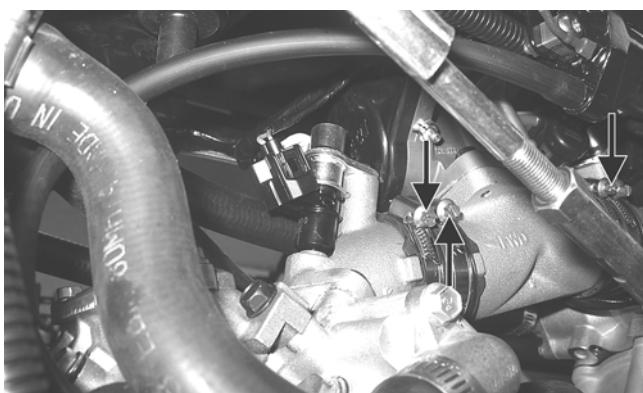
5. Débranchez le raccord de CPA (A), le raccord de capteur de MAP (B) et le raccord de soupape d'ISC (C) du corps d'accélérateur; puis routez le harnais et les raccords à partir du moteur.



GZ094A

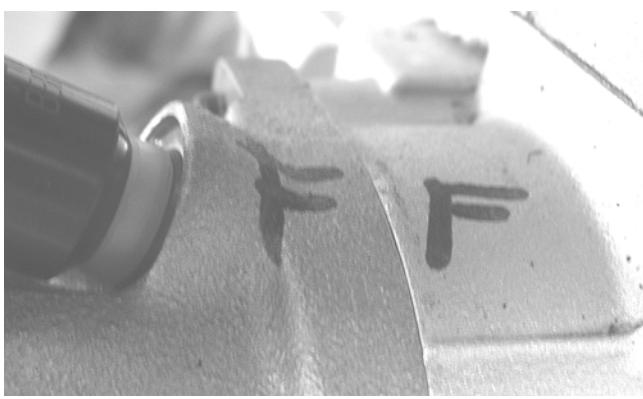
■REMARQUE: Utilisant un marqueur approprié, marquez les emplacements de toutes attaches qui sont retirées pour replacer le filage à l'écart.

6. Desserrez les colliers qui fixent le corps d'accélérateur au tubulures d'admission; puis retirez le corps d'accélérateur et en laissant le câble d'accélérateur connecté, placez l'ensemble sur le guidon.



GZ090B

7. Débranchez les raccords de fils d'injecteur de carburant; puis retirez les tubulures en laissant les injecteurs installés.



GZ106



GZ107

8. Débranchez le raccord de bobine de stator et le raccord de capteur de position de vilebrequin; puis débranchez le raccord de contacteur de position de marche.



GZ069A

3



GZ368B

9. Desserrez les colliers qui fixent les tuyères de refroidissement de courroie trapézoïdale au logement de courroie trapézoïdale; puis débranchez les tuyères de refroidissement.



GZ037



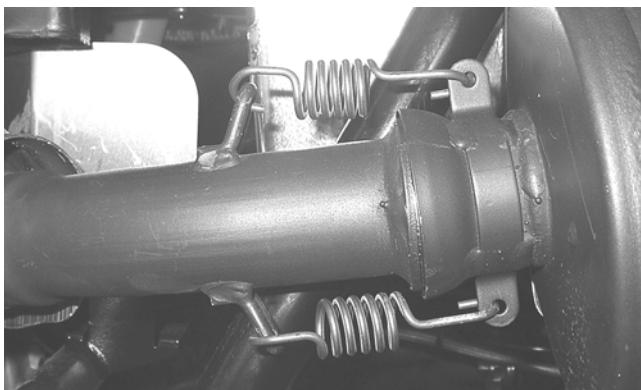
GZ103B

10. Retirez les attaches en E qui fixent la tringlerie de marche au levier de marche et l'arbre de marche; puis retirez le tringlerie de marche. Prenez note des deux bagues et des deux rondelles plate.
11. Retirez les vis à capuchon qui fixent la flasque de la chape de l'arbre de transmission arrière au flasque de sortie arrière.



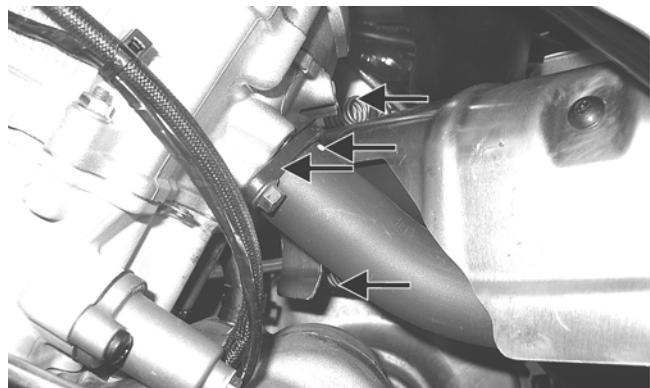
GZ374

12. Retirez les ressorts de tuyau d'échappement au silencieux et retirez le silencieux. Prenez note du joint «grafoil.»



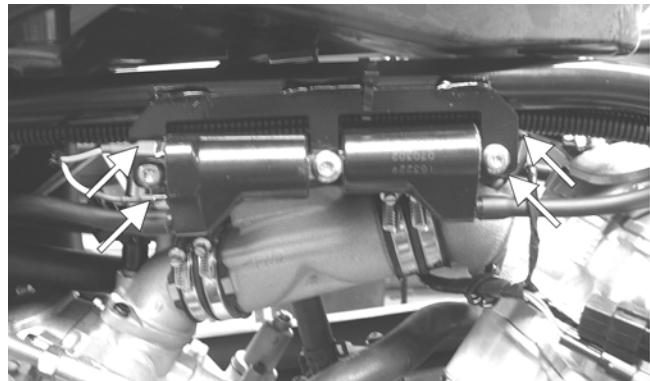
GZ372

13. Retirez les écrous qui fixent le tuyau d'échappement arrière à la cylindre; puis retirez les ressorts qui fixent le tuyau d'échappement arrière au tuyau d'échappement avant et retirez le tuyau d'échappement arrière. Prenez note d'un joint «grafoil» sur la jonction de tuyau et d'un joint d'étanchéité dans la cylindre.



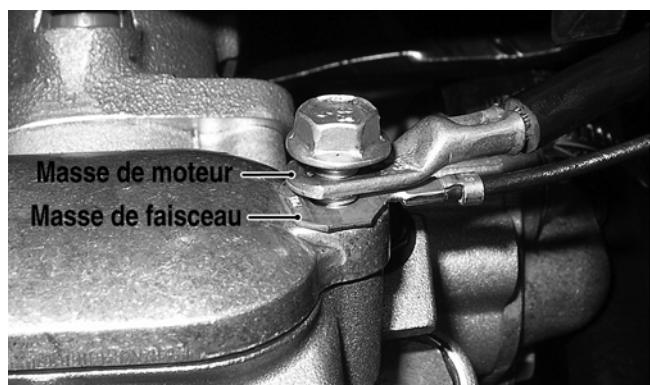
GZ099A

14. Retirez les fils de bougie arrière des bougies; puis débranchez les raccords des fils primaire des bobines et retirez les bobines du côté gauche de châssis.



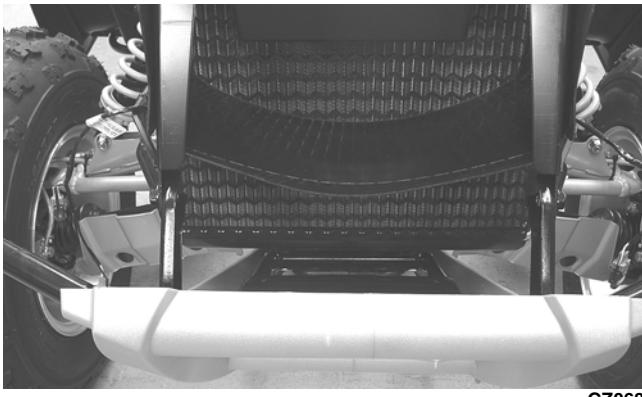
GZ071A

15. Retirez la vis à capuchon qui fixe les terres de harnais et du moteur au moteur.



GZ064A

16. Retirez les vis à capuchon qui fixent le support de pare-chocs supérieur au châssis et faites glisser le pare-chocs vers l'avant en permettant l'accéder au bouchon de vidange de radiateur.



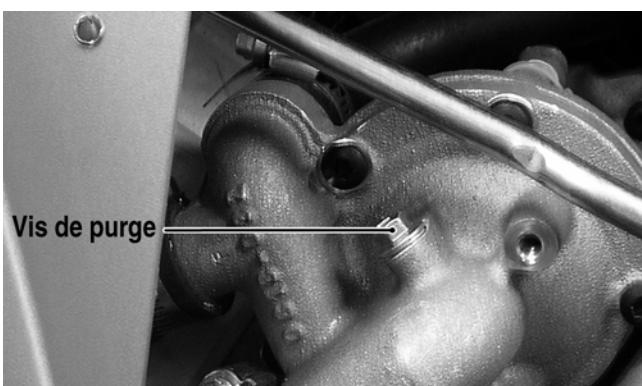
GZ068

17. Placez un bac de vidange approprié au-dessous le radiateur; puis retirez le bouchon de vidange de radiateur. Ne desserrez pas le capuchon de radiateur à ce stade.



GZ086A

18. Retirez le vis de purge de la pompe à eau; puis après le réfrigérant a été vidangé, appliquez l'air comprimé à l'ouverture de purge pour purger le réfrigérant qui reste du système. Installez la vis de purge et le bouchon de vidange de radiateur et serrez-le bien.

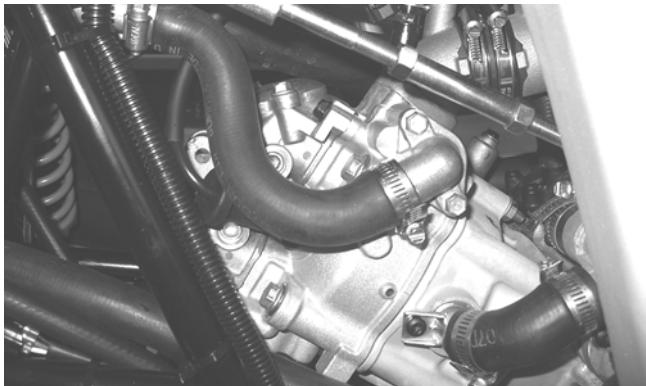


GZ009A

AVERTISSEMENT

Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous utilisez de l'air comprimé.

19. Retirez les tuyaux de réfrigérant des tuyaux des sorties de réfrigérant de moteur supérieurs; puis retirez le tuyau de réfrigérant de moteur de la pompe à eau.

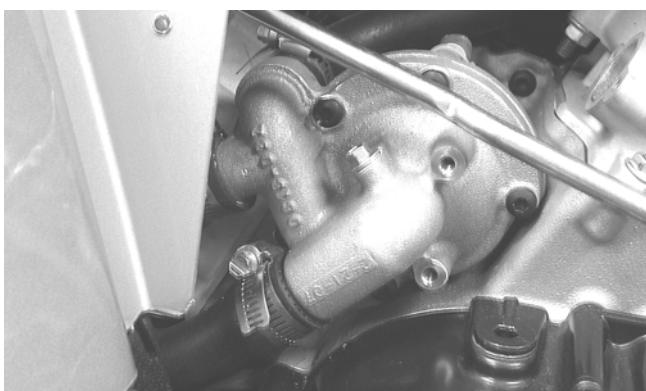


GZ028



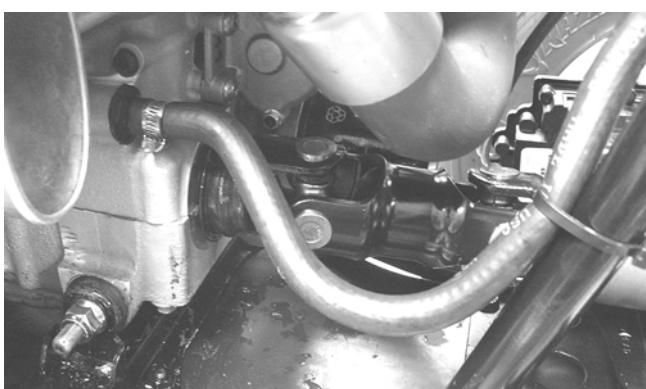
GZ369A

3

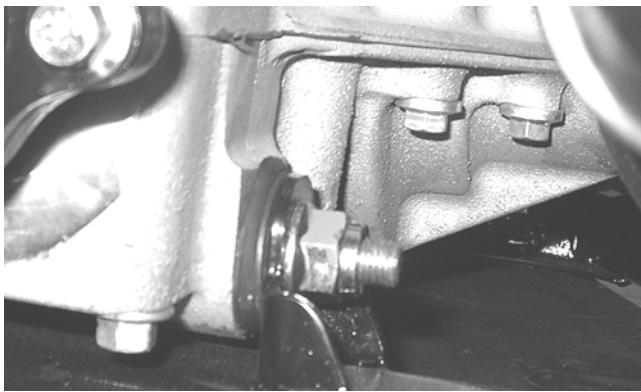


GZ008

20. Retirez les écrous à bride des boulons traversant de moteur avant et arrière; puis basculez le moteur légèrement pour dégager la pression de montage du moteur et retirez les boulons traversant.

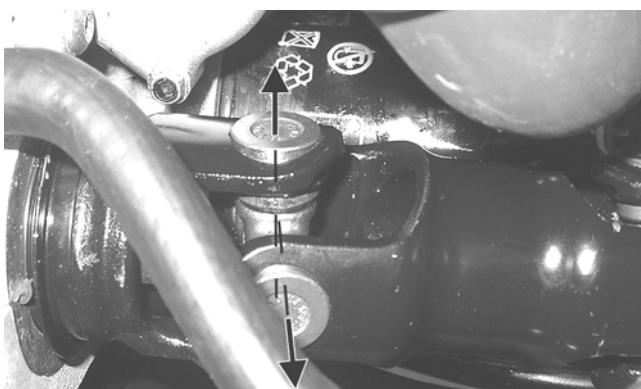


GZ118

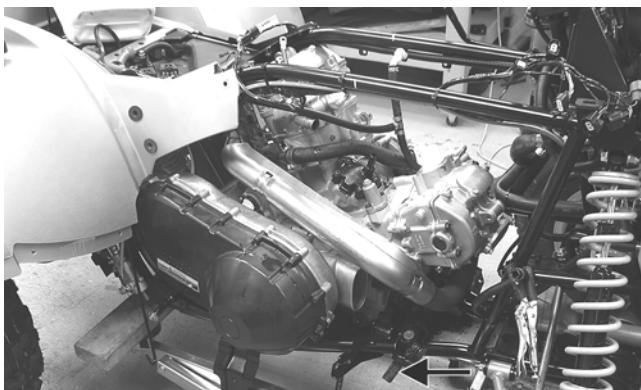


GZ104

21. Faites tourner l'arbre de transmission avant jusqu'à ce que le joint de cardan de la flasque de chape soit en plan vertical; puis élévez l'avant du moteur/transmission jusqu'à ce que les cannelures de l'entraînement avant débraye du différentiel.



GZ110A



GZ117A

22. Pliez la lignée de l'entraînement avant et fixez contre l'avant du moteur; puis soulevez le moteur à l'écart des montages et retirez du côté droit du châssis.



GZ123

Composants supérieurs

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

☞ À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il est nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour l'entretien de culasse arrière, cylindre et piston.

Retrait des composants supérieurs

A. Couvercle de soupape/culbuteurs B. Culasse/arbre à cames

1. Retirez le bouchon d'inspection de calage, les bougies et le couvercle de logement de magnéto; puis installez la vis à capuchon de 10 mm (filetage à gauche) dans le vilebrequin et faites tourner la cylindrée approprié au PMH de cours de compression.



GZ027



GZ026

■REMARQUE: Les repères sur le bloc rotor/volant moteur sont estampés avec un «F» (cylindre avant) et un «R» (cylindre arrière) adjacent au repère.

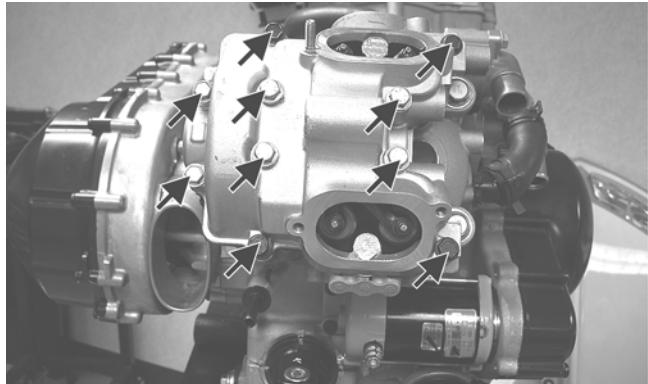


GZ063



GZ059

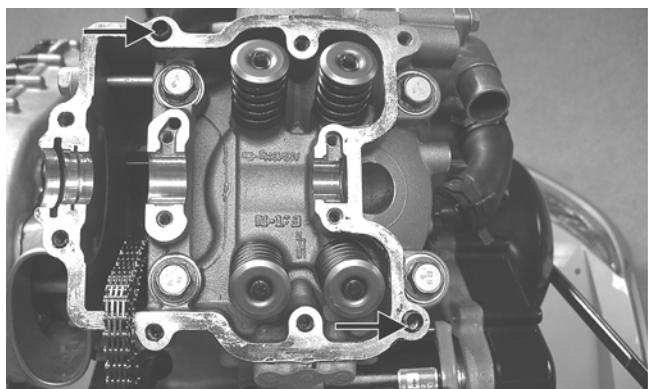
2. Retirez les couvercles des pousoirs sur la cylindre révisée. Les pousoirs ne devraient pas être sous la pression.
3. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape à la culasse et prenez note des quatre rondelles de caoutchouc qui se trouvent sur les vis à capuchon du dessus. Retirez le couvercle de soupape. Prenez note du bouchon d'arbre à cames ainsi que de son orientation en prévision de l'assemblage. Prenez également note de l'emplacement des deux goupilles d'alignement.



GZ126A

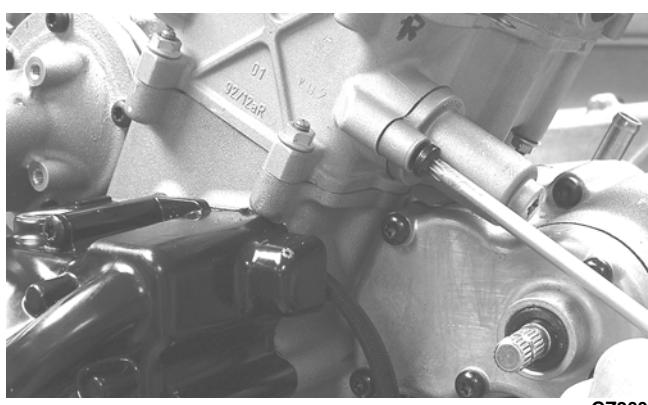


GZ162



GZ132A

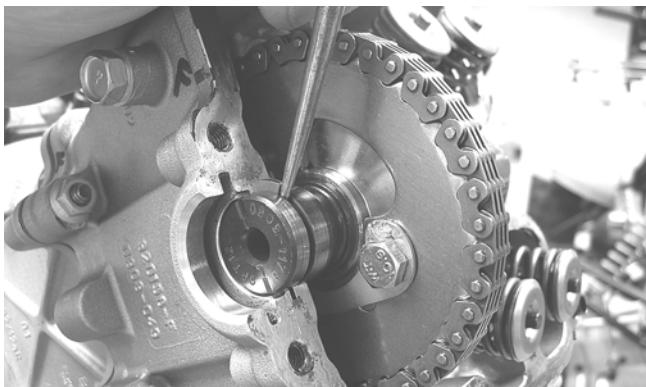
4. Retirez la vis à capuchon qui se trouve à l'extrémité du tendeur; puis à l'aide d'un tournevis, faites tourner le tendeur dans le sens horaire pour relâcher la tension. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le régleur du tendeur, puis retirez le régleur. Prenez note du joint.



GZ200

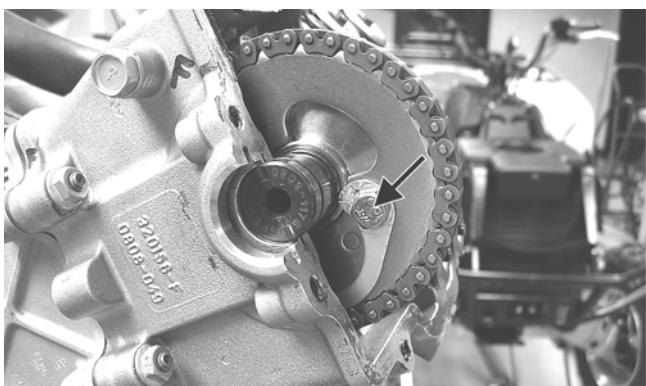
5. À l'aide d'un poinçon, faites tourner l'anneau en C dans sa gorge jusqu'à ce qu'il se trouve hors de la culasse, puis retirez-le.

■REMARQUE: Prenez garde à ne pas échapper l'anneau en C dans le carter moteur.



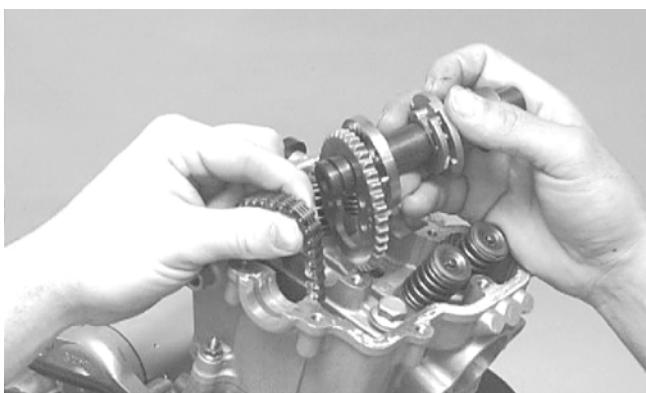
GZ155

6. Pliez les languettes de la rondelle et retirez les deux vis à capuchon qui fixent le pignon denté à l'arbre à cames, puis détachez le pignon denté de l'arbre à cames.



GZ154A

7. Tout en tenant la chaîne, faites glisser le pignon denté et l'arbre à cames hors de la culasse.

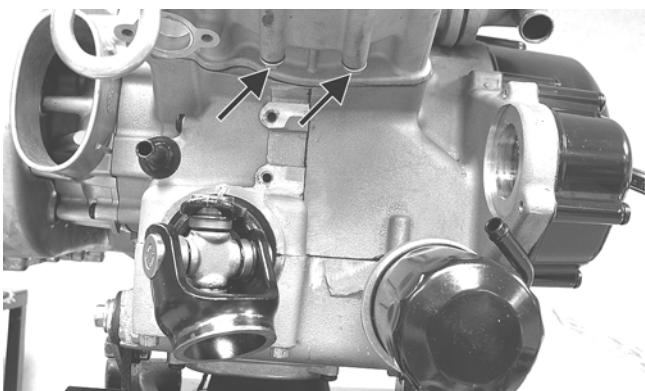


CC266D

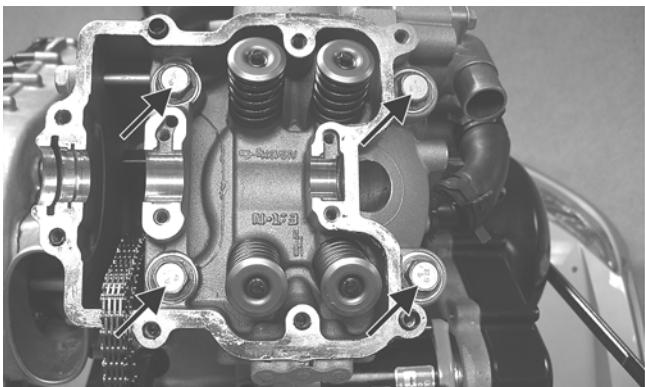
■REMARQUE: Enroulez la chaîne autour du culasse et fixez-la afin d'empêcher qu'elle ne tombe dans le carter moteur.

8. Retirez les cinq écrous qui fixent la culasse au cylindre, puis les quatre vis à capuchon de la culasse qui disposent de rondelles.

■REMARQUE: Retrait du démarreur facilitera le retrait des écrous de base de cylindre avant.

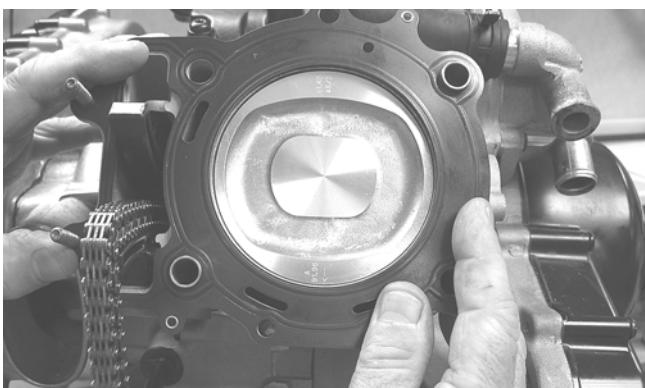


GZ136A

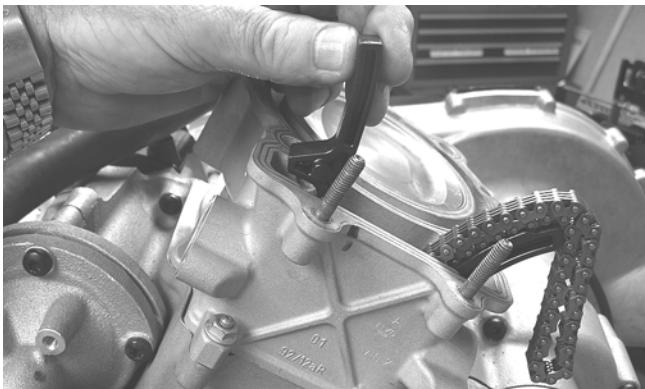


GZ132B

9. Retirez la culasse du cylindre, retirez le joint et prenez note des deux goupilles d'alignement, puis retirez le guide de chaîne à cames.



GZ151



GZ161

10. Si la culasse qui reste doit être révisée, appliquez la pression à la chaîne de calage lâche et faites tourner la deuxième cylindre au PMH de la course de compression; puis répétez les étapes 2 à 10 sur l'autre culasse.

À CE STADE

Pour la révision des soupapes et de la culasse, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

À CE STADE

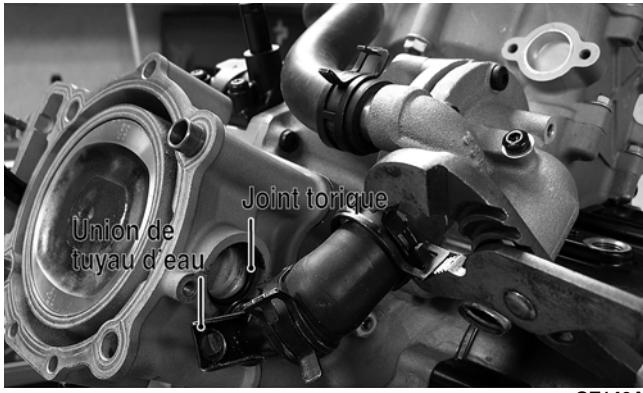
Pour l'inspection du guide de chaîne à cames, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

C. Cylindres

D. Pistons

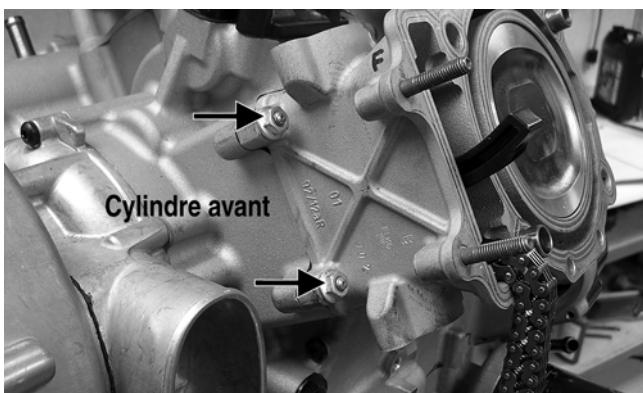
■REMARQUE: Les étapes 1 à 10 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

11. Retirez les vis à capuchon qui fixent l'union de tuyau d'eau à la cylindrée; puis retirez l'union de la cylindrée. Prenez note d'un joint torique.

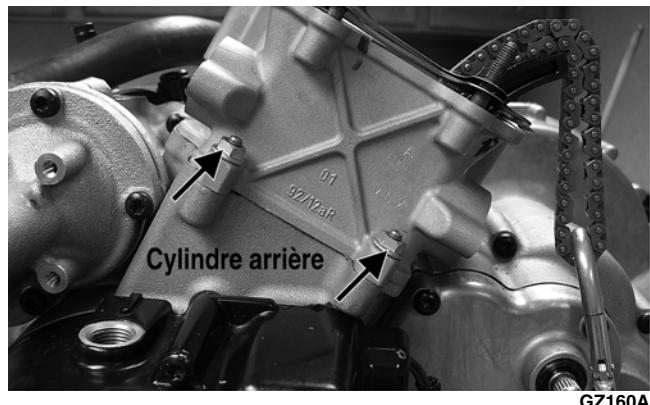


GZ140A

12. Retirez les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur.

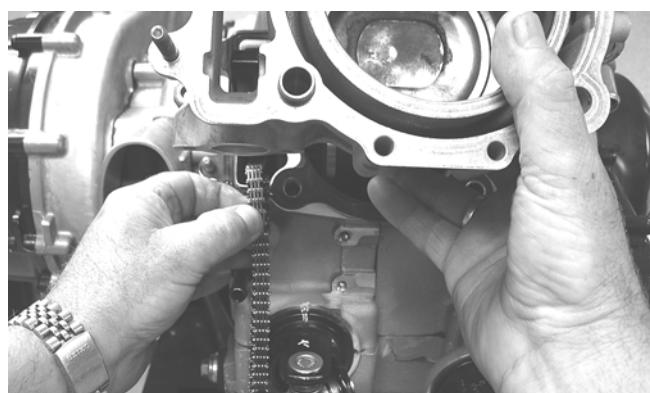


GZ141A



GZ160A

13. Soulevez le cylindre du carter moteur en prenant soin de ne pas laisser le piston tomber contre le carter moteur. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.



GZ142



GZ144

À CE STADE

Pour la révision du cylindre, consultez la sous-section Révision des composants supérieurs.

ATTENTION

Lors du retrait du cylindre, assurez-vous de soutenir le piston afin d'éviter d'endommager le carter moteur et le piston.

14. À l'aide d'un poinçon, retirez le circlip de l'axe du piston.

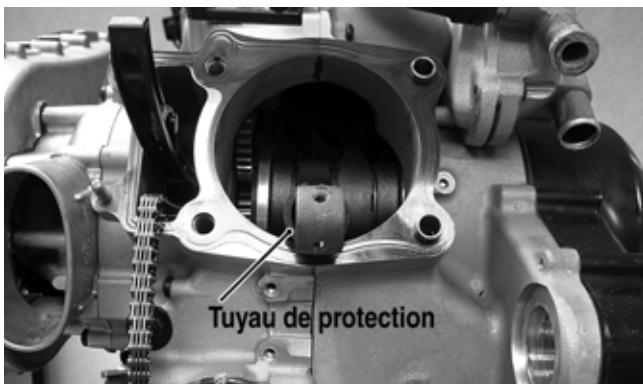


GZ145

15. À l'aide de l'Extracteur de l'axe du piston, retirez l'axe du piston. Prenez note du circlip du côté opposé. Retirez le piston.

■REMARQUE: Il est recommandé de retirer le circlip du côté opposé avant d'employer l'extracteur.

■REMARQUE: Soutenez la bielle à l'aide d'élastiques ou une pièce de tuyau afin d'éviter de l'endommager, ou installez le Support de bielle.



GZ146A

ATTENTION

Ne laissez pas la bielle tomber à l'intérieur du carter moteur, sous peine de graves dommages en cas de rotation du vilebrequin.

■REMARQUE: Si vous ne prévoyez pas remplacer les segments existants par de nouveaux segments, prenez note de la position de chaque segment en prévision d'une installation appropriée. Lors du remplacement par de nouveaux segments, remplacez le jeu au complet. Si vous devez retirer les segments de piston, faites-le dans l'ordre suivant.

- A. En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.
- B. Retirez chaque segment en l'amenant vers la calotte du piston tout en le faisant tourner hors de sa gorge.

À CE STADE

Pour la révision des composants centraux du carter moteur seulement, consultez la partie Retrait des composants du côté gauche.

Révision des composants supérieurs

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

SOUPAPES

Lors de la révision des soupapes, inspectez les sièges, les tiges, les surfaces et les extrémités de tiges des soupapes afin de repérer les alvéoles, les brûlures ou d'autres signes indiquant une usure anormale.

■REMARQUE: Lorsqu'une soupape est hors tolérances, elle doit être remplacée.

Nettoyage/inspection du couvercle de soupape

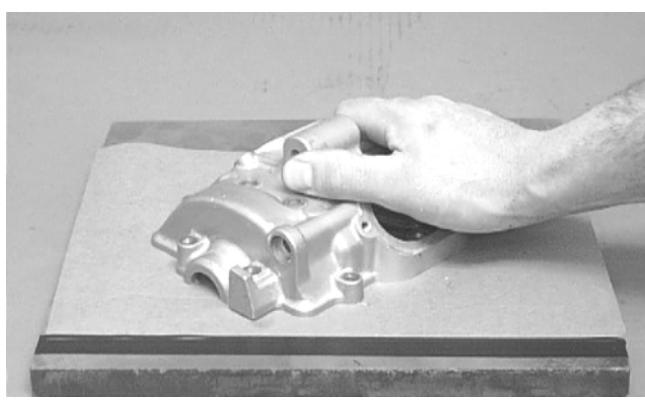
■REMARQUE: Si le couvercle de soupape ne peut pas être mis d'aplomb, la culasse doit être remplacée.

1. Nettoyez le couvercle de soupape dans un solvant nettoyeur de pièces.

2. Placez le couvercle de soupape sur la Plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le couvercle de soupape sur la plaque comme si vous traciez le chiffre huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le couvercle de soupape en un mouvement de chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Ne poncez pas excessivement la surface d'étanchéité sous peine d'endommager l'arbre à cames. Vérifiez toujours le jeu de l'arbre à cames lorsque que vous refaites le revêtement d'étanchéité du couvercle de soupape.



CC130D

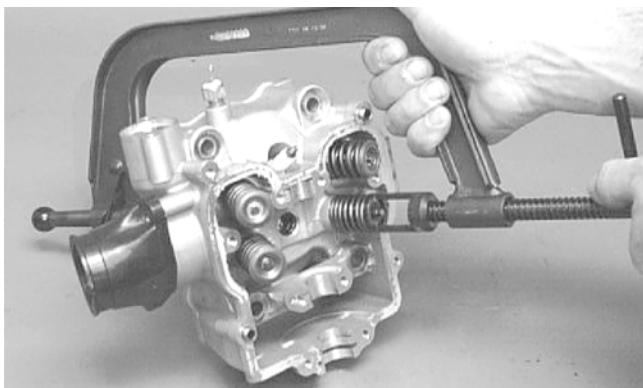
ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

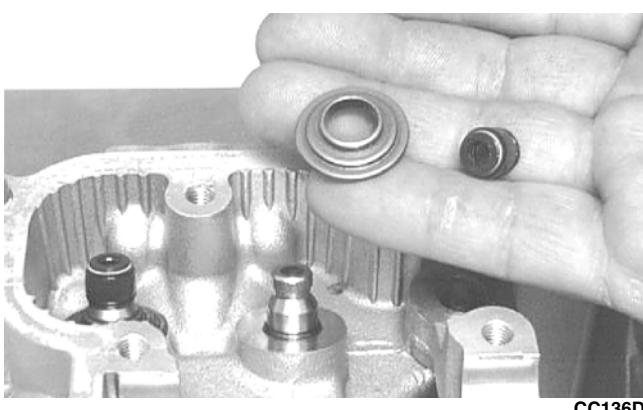
Retrait des soupapes

REMARQUE: Conservez toutes les soupapes et les composants de soupape ensemble. Prenez note de la position originale de chaque jeu de soupape en prévision de l'installation. Replacez chaque jeu de soupape dans sa position originale lors de l'installation.

1. À l'aide d'un compresseur de ressort de soupape, compressez les ressorts de soupape et retirez les clavettes de soupape. Prenez note de l'attache de ressort supérieure.



2. Retirez la rondelle d'étanchéité et le siège de soupape inférieur. Mettez la rondelle d'étanchéité de soupape au rebut.

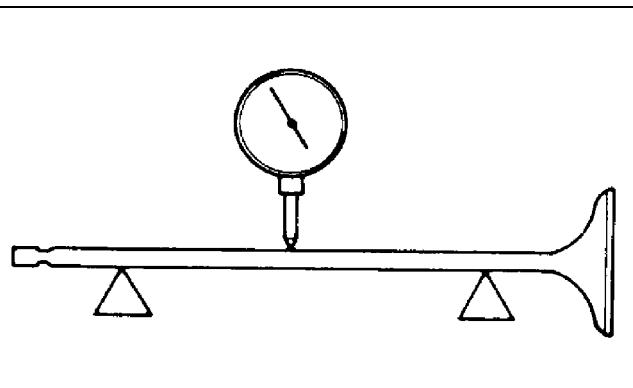


REMARQUE: Les joints d'étanchéité de soupape doivent être remplacés.

3. Retirez les ressorts de soupape, puis retournez la culasse et retirez les soupapes.

Mesurage de la déviation de tige de soupape

1. Soutenez chaque extrémité de tige de soupape à l'aide des Blocs en V, puis vérifiez la déviation de tige de soupape à l'aide d'un comparateur mécanique.



2. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

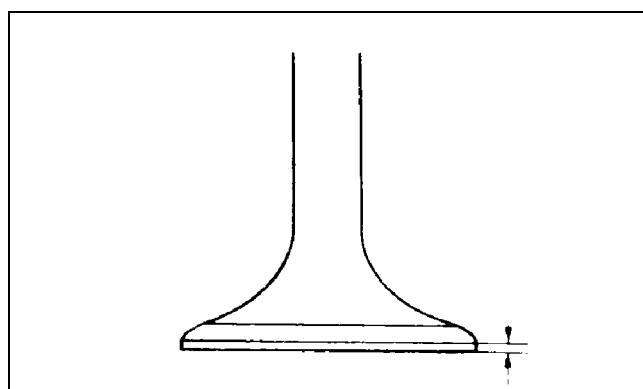
Mesurage du diamètre extérieur de la tige de soupape

1. À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de la tige de soupape.
2. L'échelle de diamètre acceptable (soupape d'admission) doit être conforme aux spécifications.
3. L'échelle de diamètre acceptable (soupape d'échappement) doit être conforme aux spécifications.

3

Mesurage de la largeur de collet/siège de soupape

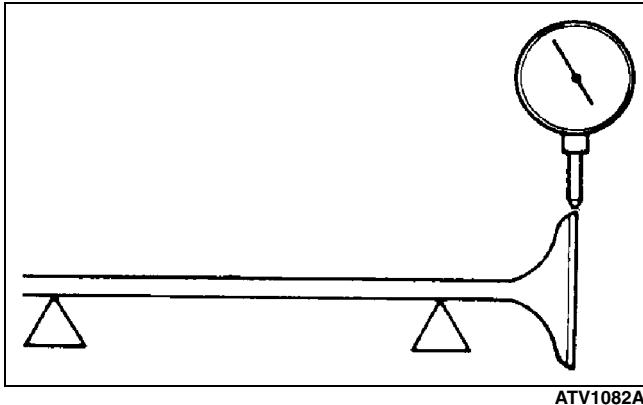
1. À l'aide d'un micromètre, mesurez la largeur du collet de soupape.



2. L'échelle de largeur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage du faux-rond de rotation du collet de soupape

1. Installez un comparateur mécanique sur la plaque de surface, puis placez la tige de soupape sur un jeu de blocs en V.
2. Positionnez le point de contact du comparateur mécanique sur le bord extérieur du collet de soupape, puis mettez le comparateur à zéro.

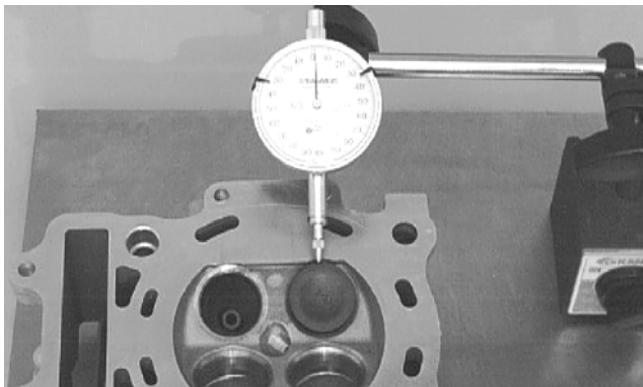


ATV1082A

3. Faites tourner la soupape sur les blocs en V.
4. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la déviation guide de soupape/tige de soupape (méthode oscillatoire)

1. Installez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface, puis placez la culasse sur la plaque de surface.
2. Installez la soupape dans la culasse, puis positionnez le point de contact du comparateur mécanique contre le bord extérieur du collet de soupape. Mettez le comparateur à zéro.



CC131D

3. Poussez la soupape d'un côté à l'autre, puis de haut en bas.
4. La déviation oscillatoire maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage du guide de soupape (diamètre intérieur)

1. Insérez une jauge mâchoire à mi-chemin dans chaque alésage de guide de soupape, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.
2. L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.
3. Si un guide de soupape est hors tolérances, il doit être remplacé.

Révision des soupape/guides de soupape/sièges de soupape

Si les valves, les guides de soupape ou les sièges de soupape requièrent une révision ou un remplacement, Arctic Cat recommande que les composants soient amenés à un atelier de mécanique qualifié pour la révision.

ATTENTION

Si n'importe quelle valve est décolorée ou piquée ou si la surface du siège est usée, la valve doit être remplacé. Ne tentez pas de broyer une valve sans quoi de sérieux dommages peuvent se produire.

Mesurage du culbuteur (diamètre intérieur)

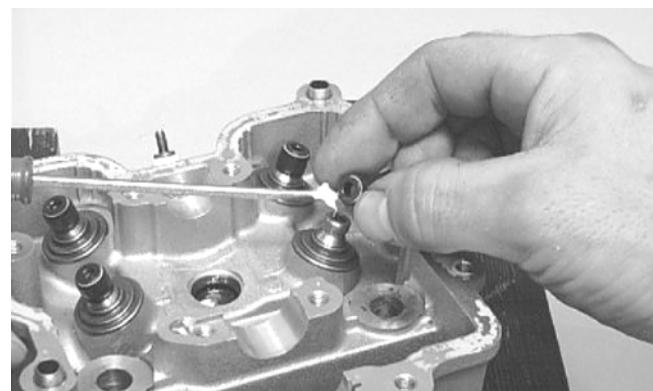
1. À l'aide d'un pied à coulisse à cadran, mesurez le diamètre intérieur du culbuteur.
2. L'échelle de diamètre intérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage de l'arbre du culbuteur (diamètre extérieur)

1. À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de l'arbre de culbuteur.
2. L'échelle de diamètre extérieur acceptable doit être conforme aux spécifications.

Installation des soupapes

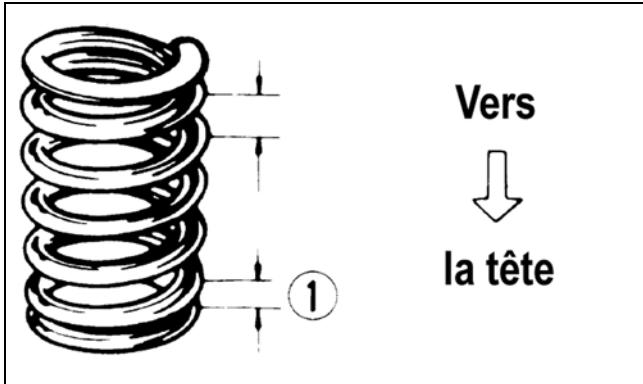
1. Appliquez de la graisse sur la surface intérieure des joints d'étanchéité de soupape, puis placez un siège de ressort inférieur et un joint d'étanchéité de guide de soupape sur chaque guide de soupape.



CC144D

2. Installez chaque soupape dans sa position originale.
3. Installez les ressorts de soupape, l'extrémité peinte du ressort à l'opposé de la culasse.

■REMARQUE: Si la peinture n'est pas visible, orientez les extrémités les plus comprimées des ressorts vers la culasse.



ATV-1011A

- Placez une attache de ressort sur les ressorts de soupape, puis, à l'aide du compresseur de ressorts de soupape, compressez les ressorts de soupape et installez les clavettes de soupape.

PISTONS

REMARQUE: Lorsqu'un piston, des segments ou une goupille sont hors tolérances, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de piston

- À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non métallique, dégarez toute accumulation de carbone de la calotte de piston.
- Inspectez le piston afin de repérer les fissures dans l'axe, la calotte et la jupe du piston.
- Inspectez le piston afin de repérer les marques de grippage ou les rayures. Employez du papier de verre abrasif n° 400 avec de l'eau ou de l'huile de rectification afin de les réparer.

REMARQUE: Si les rayures ou les marques de grippage sont trop profondes pour être corrigées à l'aide de papier de verre, remplacez le piston.

- Inspectez le périmètre de chaque piston afin de repérer les signes de fuite des gaz. Une fuite excessive indique une usure des segments de piston ou un cylindre ovalisé.

Retrait des segments de piston

- En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.



CC400D

- Retirez chaque segment en l'amenant vers la calotte du piston tout en le faisant tourner hors de sa gorge.

REMARQUE: Si vous ne prévoyez pas remplacer les segments existants par de nouveaux segments, prenez note de la position de chaque segment en prévision d'une installation appropriée. Lors de l'installation de nouveaux segments, installez un jeu complet.

Nettoyage/inspection des segments de piston

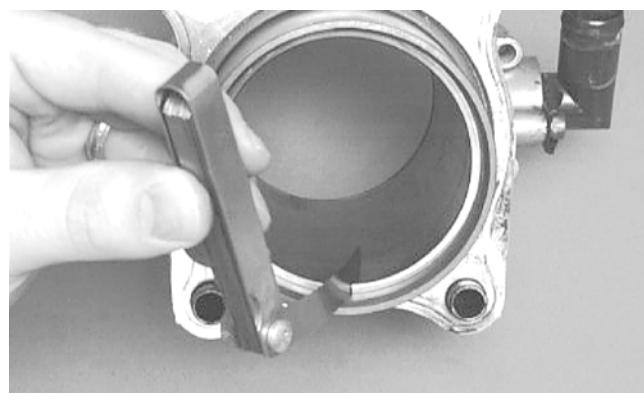
- Prenez un vieux segment de compression, brisez-le en deux morceaux, puis rectifiez-en l'extrémité à un angle pointu de 45°.
- En employant le segment aiguisé comme outil, dégarez le carbone des gorges de segments. Assurez-vous de positionner le segment avec son côté effilé vers le haut.

ATTENTION

Un nettoyage incorrect des gorges de segments à l'aide du mauvais type de nettoyeur de gorge de segment endommagera gravement le piston.

Mesurage du jeu en bout de segment de piston (installé)

- Placez chaque segment de piston dans la section d'usure du cylindre. Utilisez le piston afin de bien positionner chaque segment dans le cylindre.
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu en bout. Le jeu en bout acceptable doit être conforme aux spécifications.

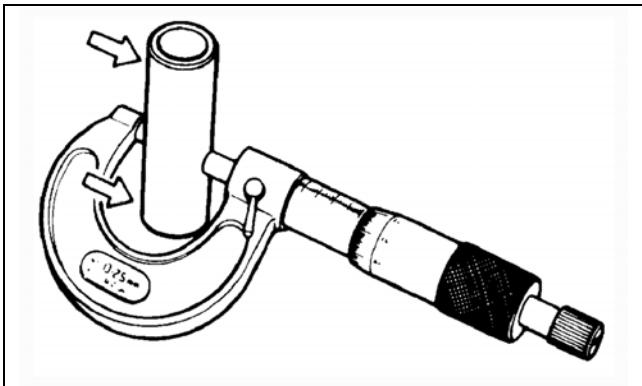


CC280D

Mesurage de l'axe de piston (diamètre extérieur) et de l'alésage de l'axe de piston

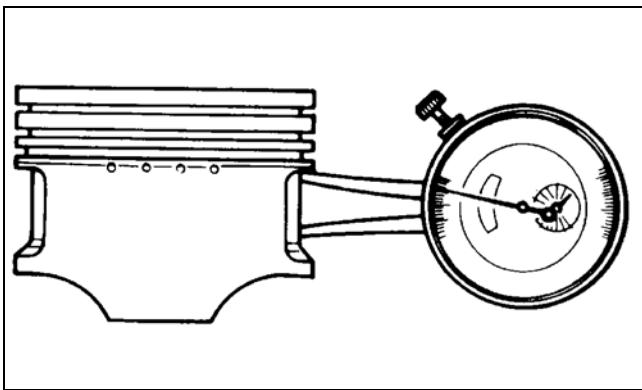
- Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de piston à chaque extrémité et au centre. La doit être conforme aux spécifications, ou l'axe de piston doit être remplacée.

3



ATV-1070

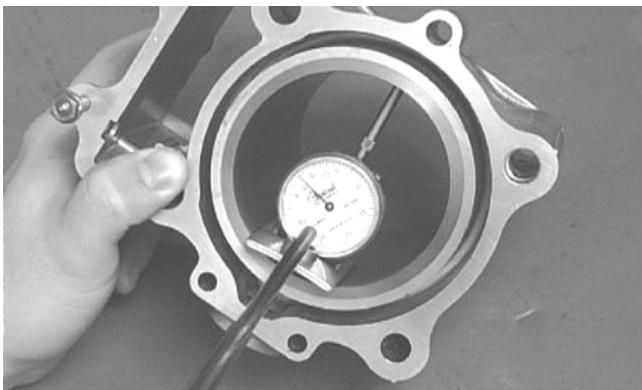
- Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Le diamètre ne doit pas dépasser les spécifications. Mesurez deux fois pour plus de précision.



ATV-1069

Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

- Mesurez le cylindre d'un bout à l'autre à six endroits.

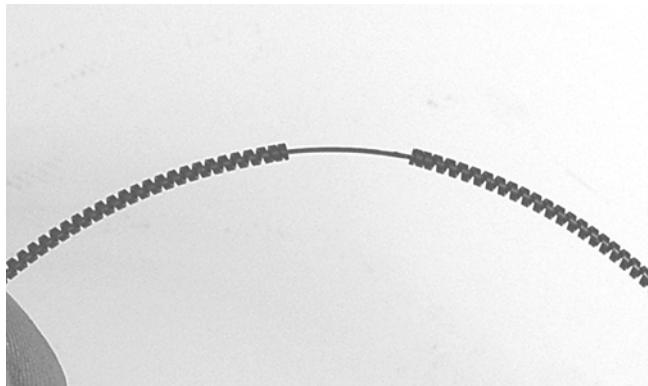


CC127D

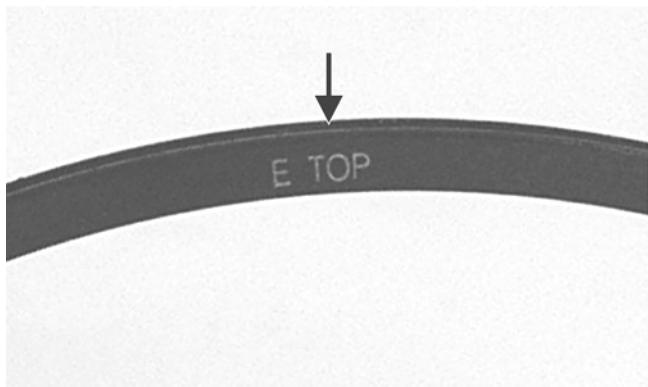
- Mesurez le diamètre de piston correspondant à un point situé à 15 mm (0,6 po) au-dessus de la jupe de piston, à un angle droit par rapport à l'alésage de l'axe de piston. Soustrayez cette mesure de celle de l'étape 1. La différence (le jeu) doit être conforme aux spécifications.

Installation des segments de piston

- Installez le ressort d'expansion en vous assurant que les extrémités sont alignées sur le fil; puis installez la bague de lubrification avec un dégagement de la bague de 90° de l'espacement du ressort et de la marque «E TOP» dirigée vers le dessus du piston.



GZ168



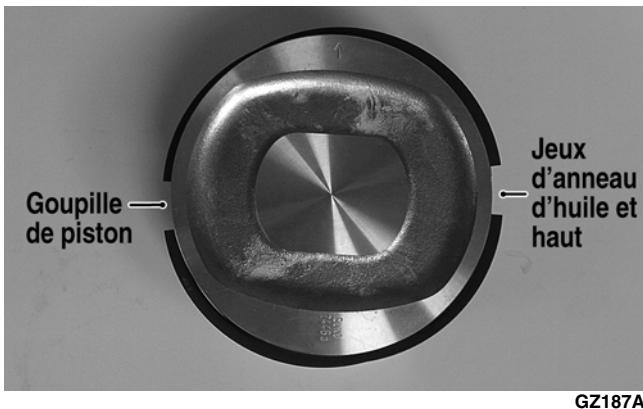
GZ169A

- Installez le second anneau de compression avec la marque «E TOP» dirigée vers le dessus du piston.



GZ167

- Installez le premier (sans marque) anneau de compression; puis faites tourner les anneaux afin que les espacements d'anneaux soient approximativement à un écart de 180° et orientés vers l'axe de piston.



ATTENTION

Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE/CULASSE

REMARQUE: Si le cylindre/la culasse ne peuvent être mis d'aplomb, ils doivent être remplacés.

Nettoyage/inspection de la culasse

ATTENTION

Les goujons de la culasse doivent être retirés pour cette procédure.

- À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non métallique, dégagerez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en faisant attention à ne pas ébrécher, érafler ou endommager la chambre de combustion ou la surface d'étanchéité.
- Inspectez le puits de bougie afin de repérer tout filet endommagé. Réparez les filets endommagés à l'aide d'un filet rapporté.
- Placez la culasse sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez la culasse comme si vous traiez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer la culasse en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

Mesurage de la distorsion de culasse

- Retirez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion.
- Posez une règle d'alignement sur la culasse, puis, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez le facteur de distorsion entre la culasse et la règle d'alignement.
- La distorsion maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

3

Nettoyage/inspection du cylindre

- Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.
- Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures, le gauchissement et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir de cylindre (consultez la partie Inspection du cylindre de cette sous-section).
- Placez le cylindre sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez le cylindre comme si vous traiez des chiffres huit. Inspectez la surface d'étanchéité afin de repérer tout signe d'inégalité. Un signe d'inégalité est discernable par un fini métallique brillant. Corrigez toute inégalité avant l'assemblage en continuant à déplacer le cylindre en traçant le chiffre huit jusqu'à ce qu'un fini métallique brillant uniforme soit obtenu.

ATTENTION

Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

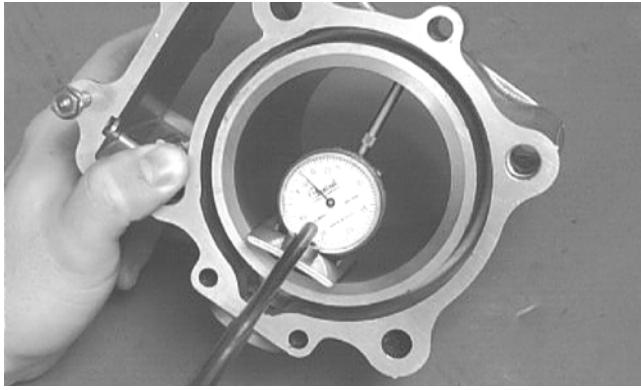


Inspection du guide de chaîne à cames

- Inspectez le guide de chaîne à cames afin de repérer les coupures, les déchirures, les brisures ou les écornures.
- Si le guide de chaîne est endommagé, il doit être remplacé.

Inspection du cylindre

- À l'aide d'un pied à coulisse et d'un comparateur mécanique ou d'une jauge mâchoire, mesurez l'alésage du cylindre de haut en bas à trois endroits, puis de nouveau de haut en bas à 90° des premières mesures, pour un total de six mesures. L'aplomb (l'ovalisation) est la différence entre les plus hautes et les plus basses mesures. L'aplomb (l'ovalisation) maximal ne doit pas dépasser les spécifications.



CC127D

- Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.
- Inspectez le cylindre afin de repérer les alvéoles, les rayures, les éraflures et la corrosion. Si vous trouvez des marques, réparez la surface à l'aide d'un alésoir sphérique abrasif n° 320.

■REMARQUE: Pour obtenir le motif quadrillé à 60° approprié, utilisez une perceuse au tr/min bas (600 tr/min) au rythme de 30 coups par minute. Si vous ne disposez pas d'huile de rectification, employez une huile légère à base de pétrole. Après la rectification, nettoyez le cylindre à fond au savon et à l'eau chaude. Séchez-le à l'air comprimé, puis appliquez immédiatement de l'huile sur l'alésage du cylindre. Si l'alésage est gravement endommagé ou creusé, remplacez le cylindre.



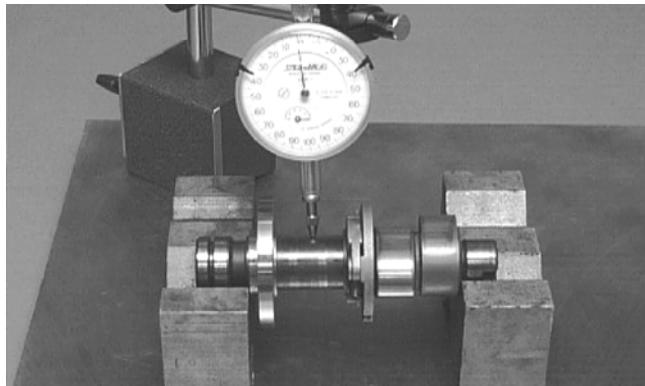
CC390D

- Si toute mesure excède la limite, remplacez le cylindre et le piston.

Mesurage de la déviation d'arbre à cames

■REMARQUE: Si l'arbre à cames est hors tolérances, il doit être remplacé.

- Placez l'arbre à cames sur un jeu de blocs en V, positionnez le point de contact du comparateur mécanique contre l'arbre et mettez le comparateur à zéro.

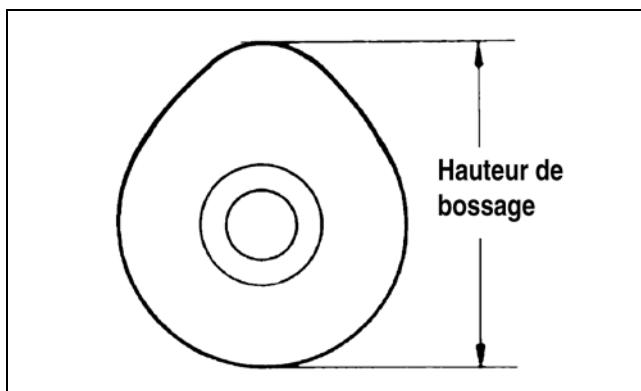


CC283D

- Faites tourner l'arbre à cames et observez la déviation; la tolérance maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la hauteur de bossage d'arbre à cames

- À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la hauteur de chaque bossage de came.



ATV1013B

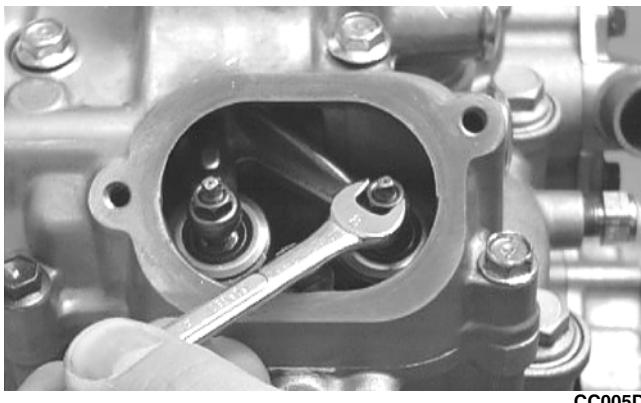
- Les hauteurs de bossage d'admission minimale ne doit pas dépasser les spécifications.

Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

- Inspectez le tourillon de palier afin de repérer les rayures, les marques de grippage ou les alvéoles.
- Si vous remarquez des rayures, des marques de grippage ou des alvéoles, la culasse doit être remplacée.

Mesurage du jeu arbre à cames/culasse

- Retirez les vis de réglage et les contre-écrous.

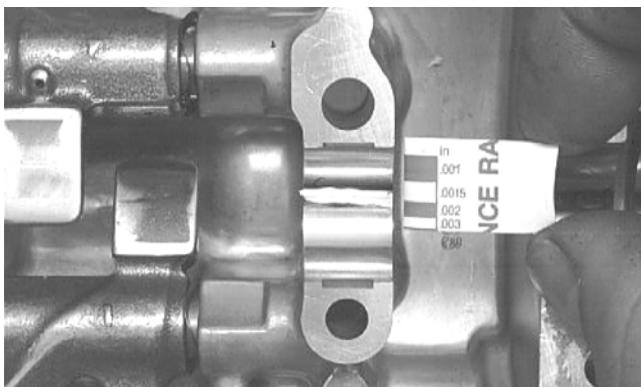


CC005D

2. Placez une bande de jauge plastique dans chacun des cordons de l'arbre à cames dans la culasse.
3. Placez le couvercle de soupape sur la culasse et fixez-le à l'aide des vis à capuchon du couvercle de soupape. Serrez bien.

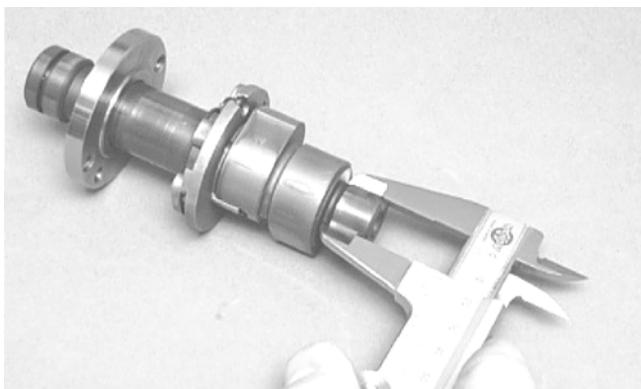
■REMARQUE: Ne faites pas pivoter l'arbre à cames lorsque vous mesurez le jeu.

4. Retirez vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape au cylindre, puis retirez le couvercle de soupape et l'arbre à cames.
5. Comparez la largeur de la jauge plastique au tableau figurant sur l'emballage de jauge plastique afin de déterminer le jeu arbre à cames/culasse et couvercle de soupape.



CC145D

6. Si le jeu est excessif, mesurez les tourillons de l'arbre à cames.

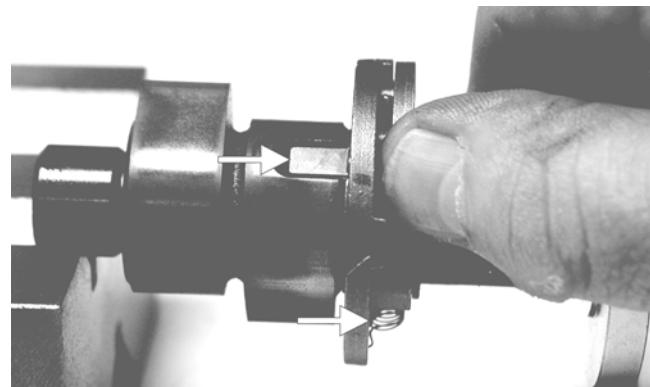


CC287D

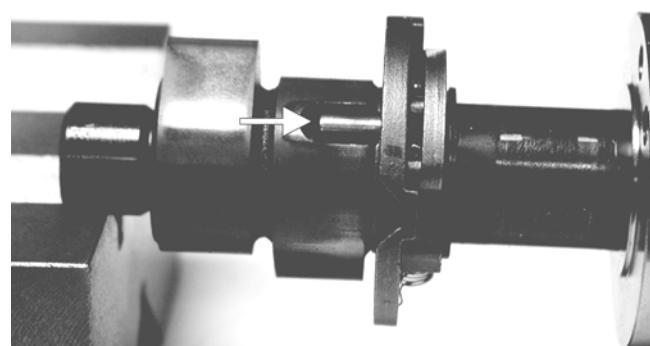
■REMARQUE: Si les tourillons sont usés, remplacez l'arbre à cames, puis mesurez le jeu de nouveau. S'il est toujours hors tolérances, remplacez la culasse.

Inspection du ressort/de la goupille d'entraînement de l'arbre à cames (arbre à cames avant seulement)

1. Inspectez le ressort et la goupille d'entraînement afin de repérer les dommages.



CF061A



CF060A

2. S'il est endommagé, l'arbre à cames doit être remplacé.

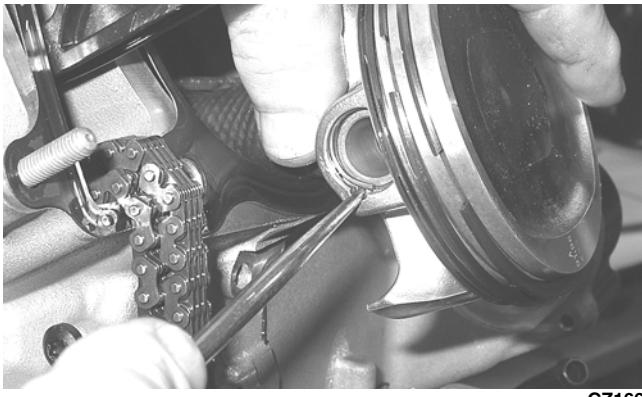
3

Installation des composants supérieurs

A. Pistons B. Cylindres

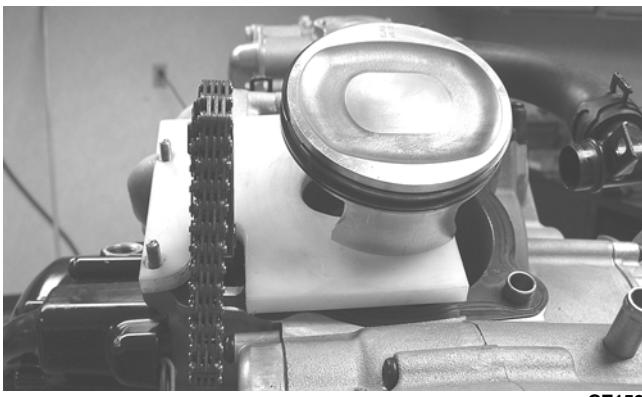
1. Installez le piston sur la bielle en vous assurant que le circlip de chaque côté est installé complètement dans le piston.

■REMARQUE: Le piston devrait être installé de manière à ce que la flèche pointe vers l'échappement de la cylindre respectif.



GZ166

2. Positionnez les deux goupilles d'alignement. Positionnez les deux goupilles d'alignement et le joint de cylindre, puis placez un support de piston (ou un substitut acceptable) sous la jupe de piston et alignez le piston par rapport au carter moteur.

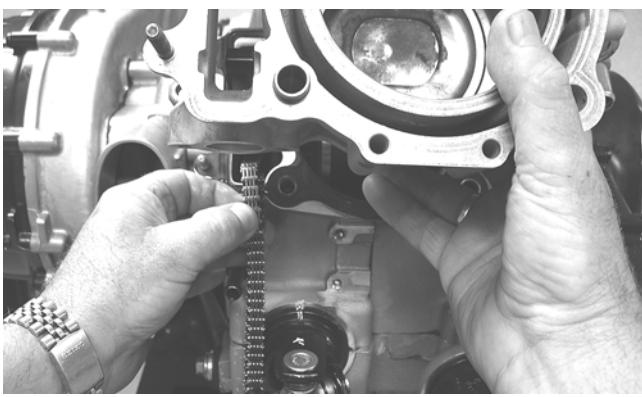


GZ159

3. Lubrifiez la paroi intérieure du cylindre puis, à l'aide d'un compresseur de segment, compressez les segments et faites glisser le cylindre sur le piston. Acheminez la chaîne à cames de bas en haut à travers le logement de chaîne à cames du cylindre, puis retirez le support de piston et calez fermement le cylindre sur le carter moteur.

ATTENTION

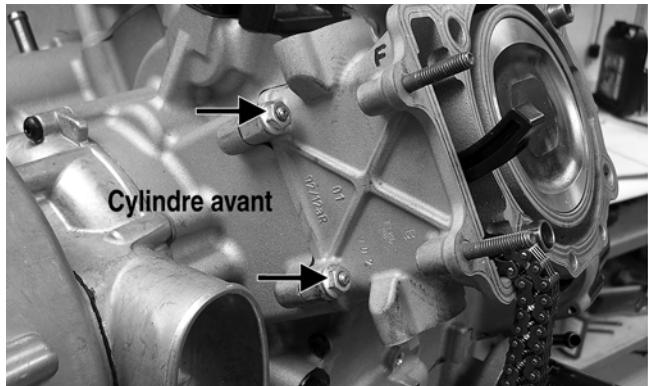
Le cylindre devrait glisser facilement sur le piston. Ne forcez pas le cylindre, sous peine de dommages au piston, aux segments, au cylindre ou au vilebrequin.



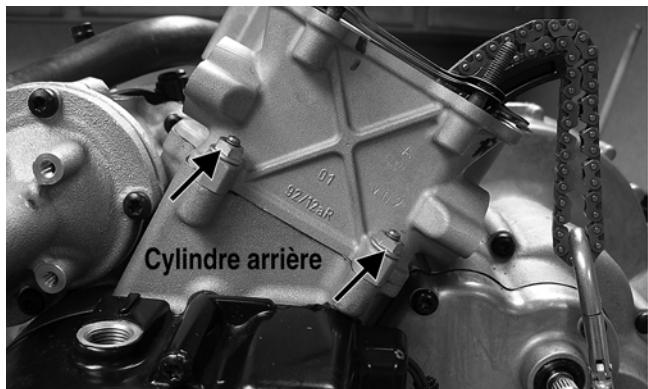
GZ142

4. Installez les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur sans les serrer.

■REMARQUE: Les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur seront resserrés à l'étape 10.



GZ141A



GZ160A

5. Connectez le tuyau de liquide de refroidissement au raccord du carter moteur et serrez le collier.

C. Culasse

D. Couvercle de soupape

■REMARQUE: Les étapes 1 à 5 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

6. Placez le guide de chaîne à cames dans le cylindre.

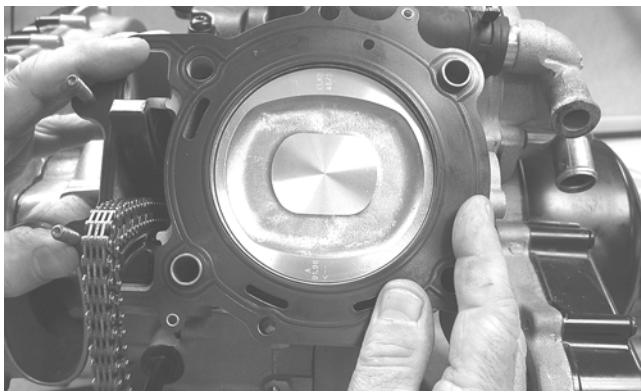
ATTENTION

Assurez-vous que le dessous du guide de chaîne soit bien fixé au bossage du carter moteur.

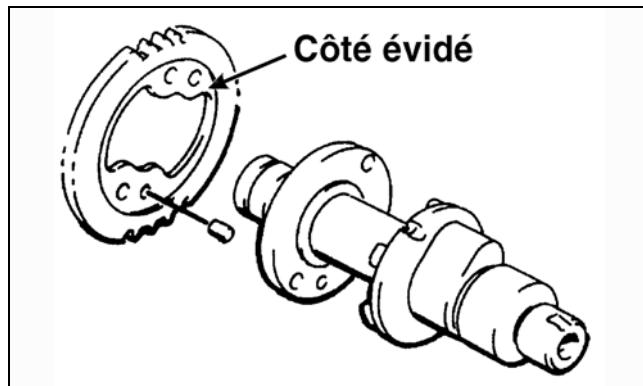


GZ161A

7. Positionnez un joint de culasse nouveau sur le cylindre. Positionnez les goupilles d'alignement, puis placez la culasse sur le cylindre en guidant la chaîne de cames à traverse de culasse.

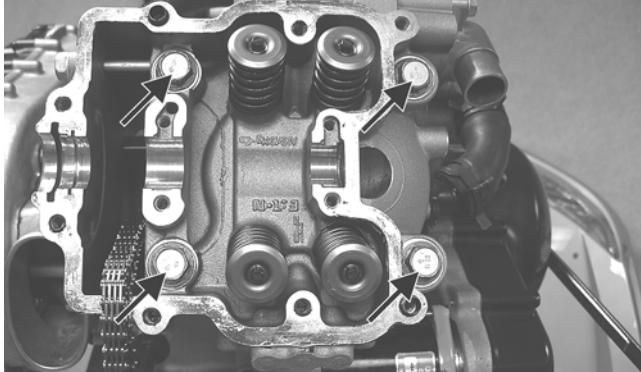


GZ151

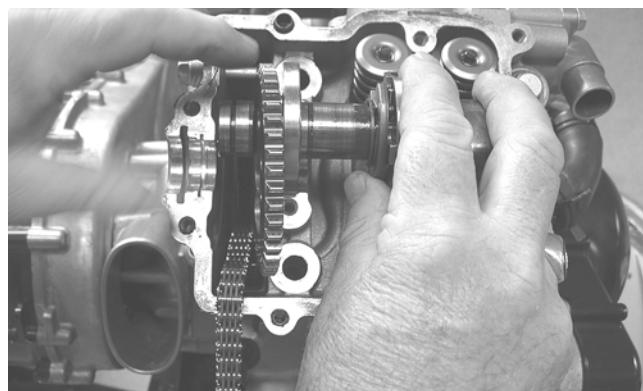


732-307B

3



GZ132B



GZ130

9. Installez les cinq écrous de culasse sans les serrer.
10. En alternant d'un côté à l'autre, serrez les quatre vis à capuchon (de l'étape 8) initialement à 20 lb-pi; puis augmenter à 30 lb-pi, et finalement à 37 lb-pi. Serrez l'écrou de 8 mm (de l'étape 9) à 18 lb-pi; puis en alternant d'un côté à l'autre, serrez les écrous de 6 mm (de l'étape 9) à 8 lb-pi. Serrez bien les deux écrous de cylindre au carter moteur (de l'étape 4).

■REMARQUE: Si chaque cylindre a été retiré, répétez les étapes 1 à 10 pour la cylindre qui reste.

11. Le bouchon de visite du calage étant retiré et les chaînes étant bien maintenues, faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce le piston avant se trouve au point mort haut.
12. La goupille d'alignement étant installée dans l'arbre à cames, placez le pignon denté à cames (son côté évidé orienté vers les bossages d'arbre à cames) sur l'arbre à cames sans le serrer. A ce stade, «n'asseyez» pas le pignon de chaîne sur l'arbre.

■REMARQUE: À ce stade, huilez les paliers d'arbre à cames, les bossages de came et les trois tourillons d'appui sur le cylindre.

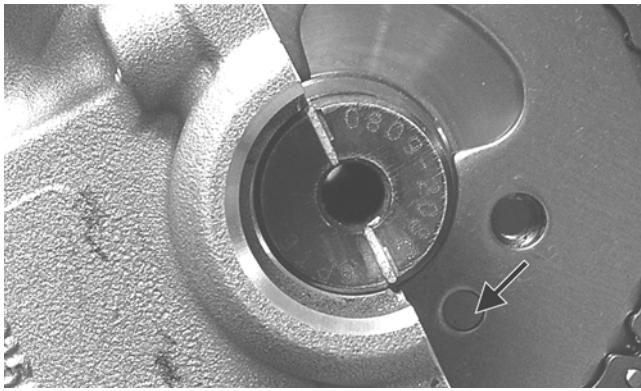
13. Les bossages de came étant orientés vers le bas (vers le piston), faites passer le bloc arbre à cames/pignon denté à travers la chaîne et vers sa position assise, puis enroulez la chaîne autour du pignon denté.

■REMARQUE: Notez la position des repères d'alignement à l'extrémité de l'arbre à cames. Ils doivent être parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape. S'il est nécessaire de faire pivoter l'arbre à cames pour l'alignement, ne laissez pas la chaîne et le pignon denté tourner et assurez-vous que les bossages de came se retrouvent orientés vers le bas.



GZ190C

14. Faites reposer le pignon denté à cames sur l'arbre à cames en vous assurant que la goupille d'alignement de l'arbre à cames s'aligne avec le plus petit trou du pignon denté. Placez ensuite le bloc arbre à cames/pignon denté sur le cylindre en vous assurant des conditions suivantes.



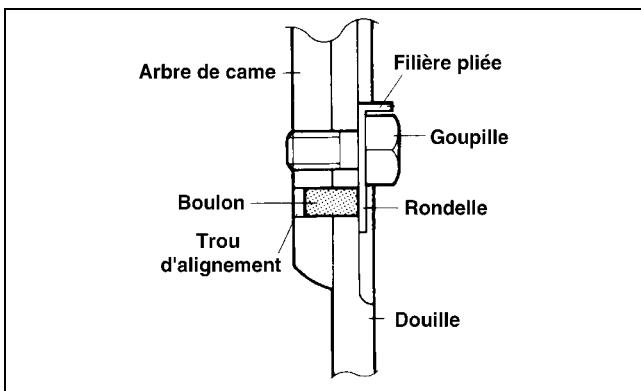
GZ190B

- A. Le piston est toujours au point mort haut.
- B. Les bossages d'arbre à cames sont orientés vers le bas (vers le piston).
- C. Les repères d'alignement de l'arbre à cames sont parallèles à la surface d'accouplement du couvercle de soupape.
- D. Le côté évidé du pignon denté est orienté vers les bossages de came.
- E. La goupille d'alignement de l'arbre à cames et le trou d'alignement du pignon denté (le plus petit) sont alignés.

ATTENTION

Si quelque condition ci-dessus n'est pas vérifiée, retournez à l'étape 11 et procédez soigneusement.

15. Placez la rondelle à languette sur le pignon denté en vous assurant qu'elle recouvre la goupille dans le trou d'alignement.

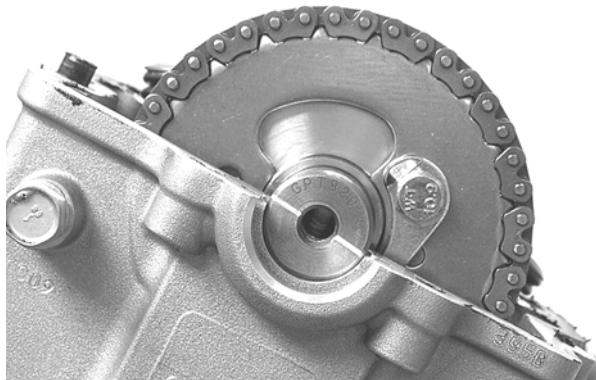


ATV-1027

ATTENTION

Assurez-vous d'installer la rondelle à languette correctement de manière à ce qu'elle recouvre le trou d'alignement du pignon denté. Si la goupille d'alignement se déloge, le moteur sera gravement endommagé.

16. Installez la première vis à capuchon (enduite de Loctite rouge n° 271) qui fixe le pignon denté et la rondelle à languette à l'arbre à cames. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elle soit ajustée.

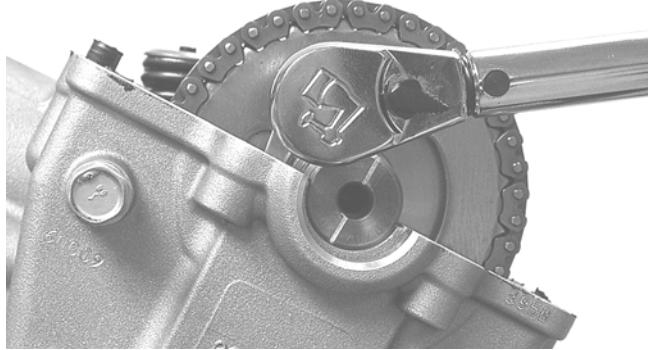


GZ195

17. En laissant la tension sur l'autre chaîne à cames, faites pivoter le vilebrequin jusqu'à ce que la seconde vis à capuchon qui fixe le pignon denté à l'arbre à cames puisse être installé; ensuite, installez la vis à capuchon (filets enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez-le à 10 lb-pi et ensuite pliez la languette afin de fixer la vis à capuchon.

ATTENTION

Faillir à garder une tension sur n'importe quelle chaîne de cames peut causer un sérieux dommage au moteur.



GZ193

18. Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que la première vis à capuchon (de l'étape 16) puisse être positionnée; puis serrez à 10 lb-pi. Repliez la languette pour sécuriser la vis à capuchon.

À CE STADE

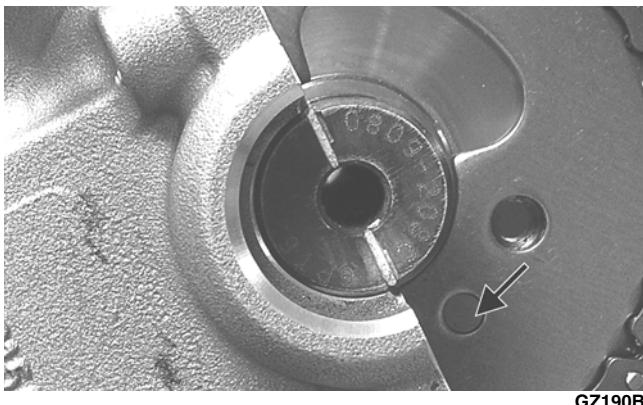
Retournez le moteur au point mort haut au cylindre avant en vous assurant que les lobes de cames sont dirigés vers le bas pour assurer un point de départ correct pour l'étape 19.

19. En laissant la tension sur chaîne à cames arrière, faites tourner le moteur 270° vers l'avant jusqu'à la piston arrière est à PMH a indiqué par le repère de calage «R».

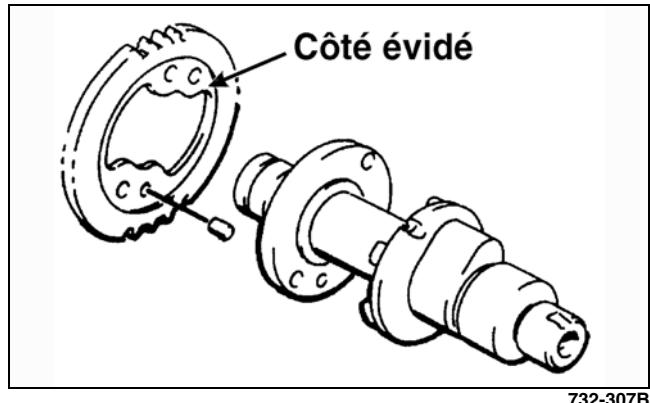


20. Les bossages de came étant orientés vers le bas (vers le piston), faites passer le bloc arbre à cames/pignon denté à travers la chaîne et vers sa position assise, puis enroulez la chaîne autour du pignon denté.

REMARQUE: Notez la position des marques d'alignement à l'extrême de l'arbre à cames. Elles ne doivent pas être parallèles avec la surface de raccordement de couvercle de la soupape. Si une rotation de l'arbre à cames est nécessaire pour l'alignement, ne permettez pas la chaîne et le pignon de chaîne de tourner et assurez-vous que les lobes de cames soient en position vers le bas.



21. Faites reposer le pignon denté à cames sur l'arbre à cames en vous assurant que la goupille d'alignement de l'arbre à cames s'aligne avec le plus petit trou du pignon denté. Placez ensuite le bloc arbre à cames/pignon denté sur le cylindre en vous assurant des conditions suivantes.



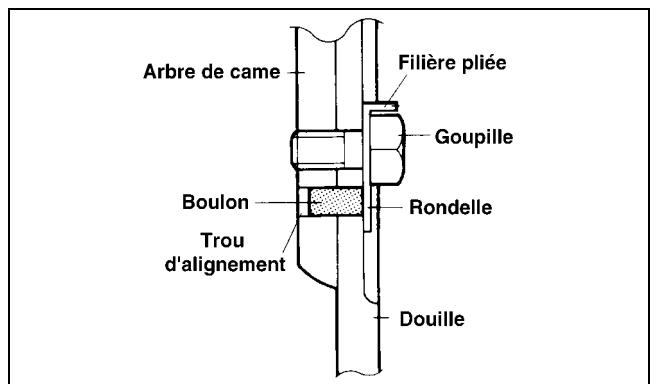
- A. Le piston est toujours au point mort haut.
- B. Les bossages d'arbre à cames sont orientés vers le bas (vers le piston).
- C. Les repères d'alignement de l'arbre à cames sont décentrés 5° de la surface de connexion du couvercle de soupape.
- D. Le côté évidé du pignon denté est orienté vers les bossages de came.
- E. La goupille d'alignement de l'arbre à cames et le trou d'alignement du pignon denté (le plus petit) sont alignés.

3

ATTENTION

Si quelque condition ci-dessus n'est pas vérifiée, retournez à l'étape 19 et procédez soigneusement.

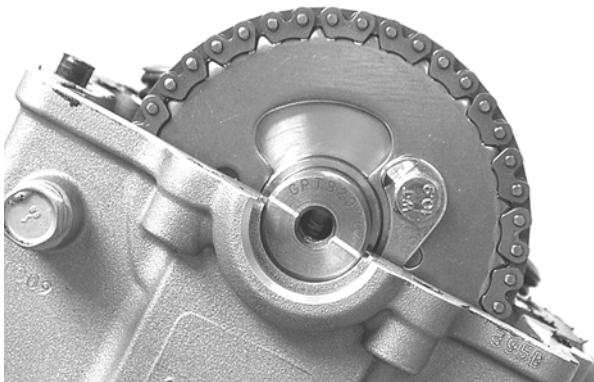
22. Placez la rondelle à languette sur le pignon denté en vous assurant qu'elle recouvre la goupille dans le trou d'alignement.



ATTENTION

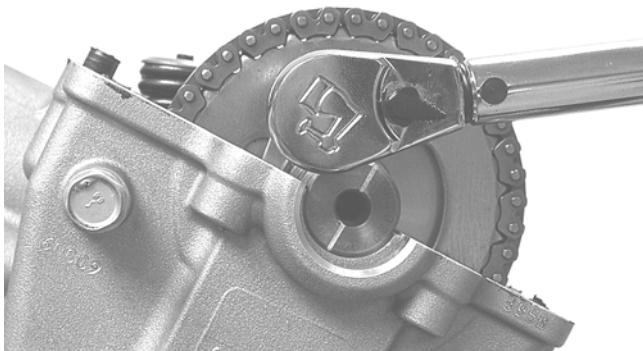
Assurez-vous d'installer la rondelle à languette correctement de manière à ce qu'elle recouvre le trou d'alignement du pignon denté. Si la goupille d'alignement se déloge, le moteur sera gravement endommagé.

23. Installez la première vis à capuchon (enduite de Loctite rouge n° 271) qui fixe le pignon denté et la rondelle à languette à l'arbre à cames. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elle soit ajustée.

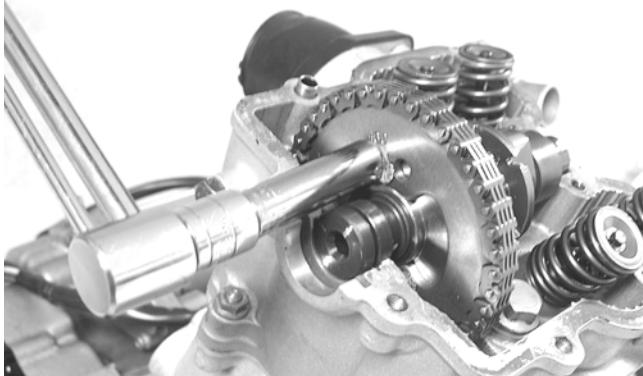


GZ195

24. En laissant la tension sur l'autre chaîne à cames, faites pivoter le vilebrequin jusqu'à ce que la seconde vis à capuchon qui fixe le pignon denté à l'arbre à cames puisse être installé; ensuite, installez la vis à capuchon (filets enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez-le à 10 lb-pi et ensuite pliez la languette afin de fixer la vis à capuchon.

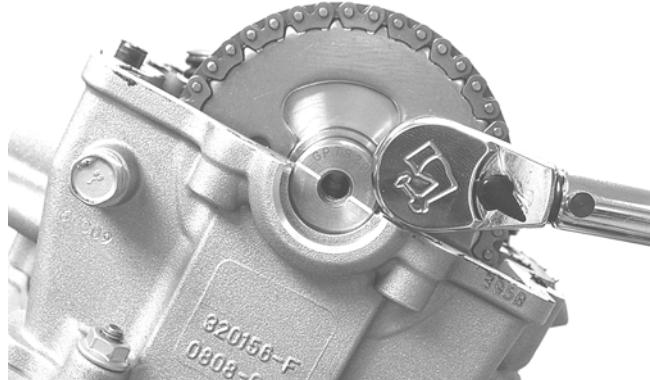


GZ193



CD465

25. Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que la première vis à capuchon (de l'étape 23) puisse être positionnée; puis serrez à 10 lb-pi. Repliez la languette pour sécuriser la vis à capuchon.



GZ194

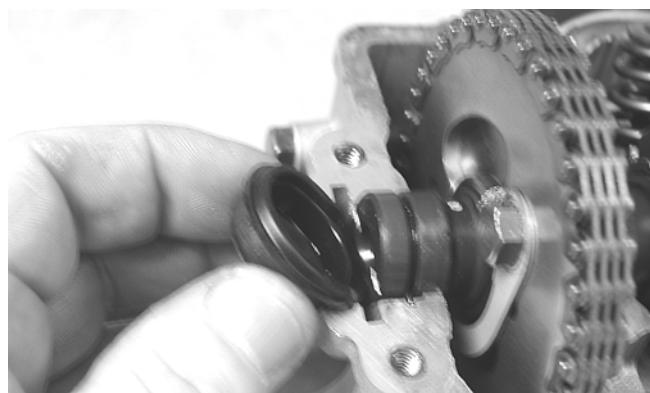
26. Positionnez l'anneau en C dans sa gorge dans de culasse.



CC012D

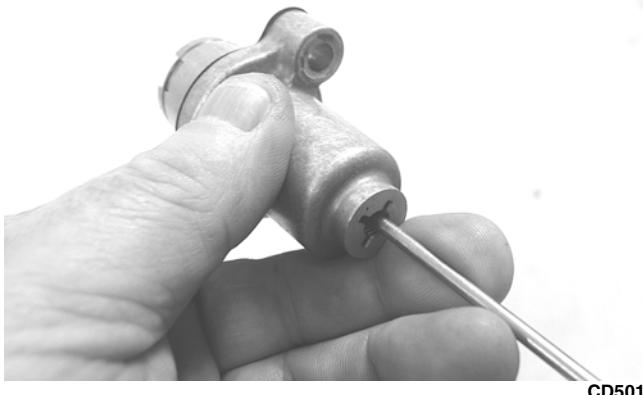
27. Installez le bouchon de culasse dans la culasse, son extrémité ouverte orientée vers le bas et l'intérieur.

ATTENTION
L'extrémité ouverte du bouchon doit être orientée vers le bas.



CD468

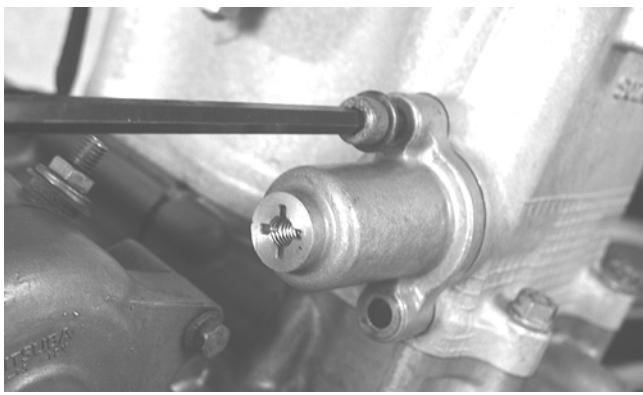
28. Retirez la vis à capuchon de l'extrémité du tendeur de chaîne; puis, à l'aide d'un tournevis à bout plat, faites tourner la vis de réglage qui se trouve à l'intérieur du tendeur dans le sens horaire, jusqu'à ce qu'elle touche le fond.



CD501

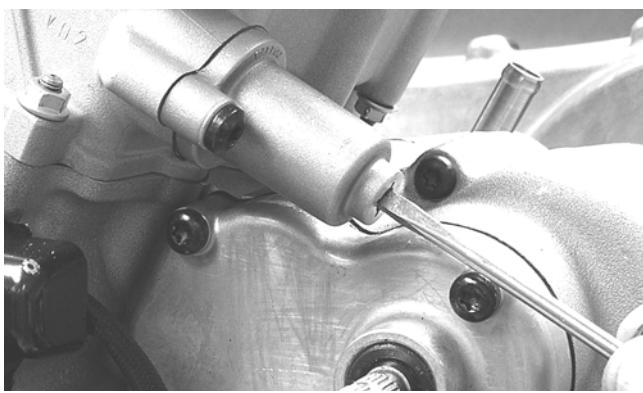
■REMARQUE: L'arbre de réglage pénétrera dans le tendeur au fur et à mesure que vous faites tourner la vis de réglage dans le sens horaire. La tension de l'arbre de réglage sera relâchée à l'étape 30.

- Positionnez le régulateur du tendeur de chaîne et le joint dans le cylindre et fixez le tout à l'aide des deux vis à capuchon.

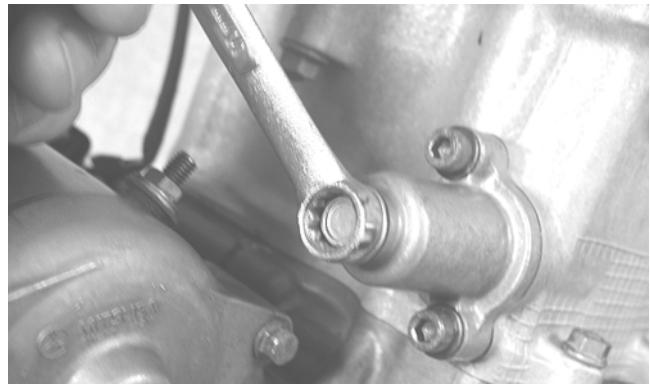


CD469

- Faites pivoter la vis de réglage qui se trouve à l'intérieur du tendeur dans le sens anti-horaire à l'aide d'un tournevis à bout plat, jusqu'à ce que toute la tension soit relâchée, puis installez la vis à capuchon dans l'extrémité du tendeur de chaîne.

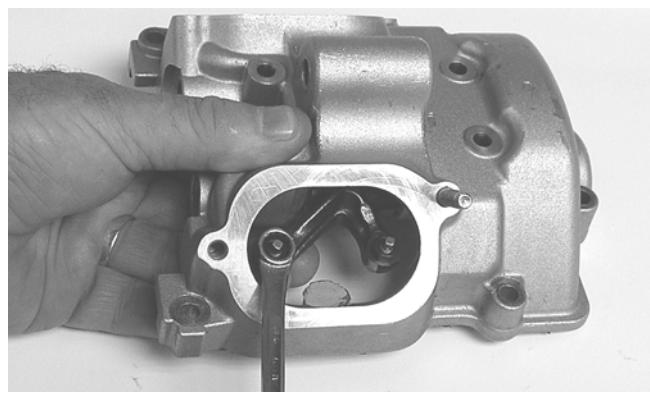


GZ201



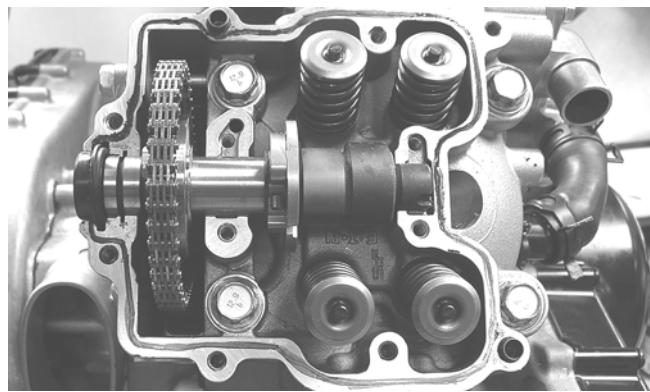
CD471

- Desserrez les contre-écrous des vis de réglage, puis desserrez les quatre vis de réglage des culbuteurs du couvercle de soupape.



GZ199

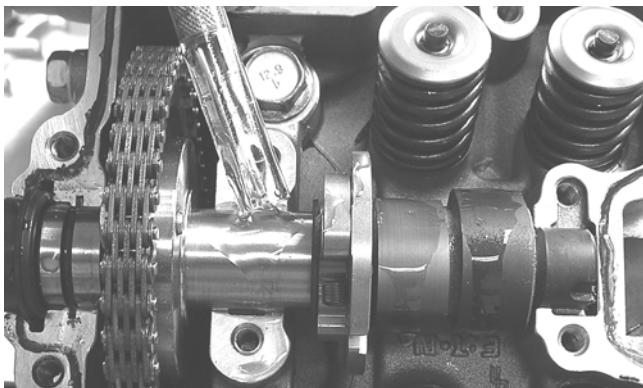
- Appliquez une fine couche de scellant à trois liants sur les surfaces d'accouplement des culasses.



GZ202

- Lubrifiez les tourillons de l'arbre à cames et les lobes avec l'huile de moteur; puis positionnez le couvercle de soupape.

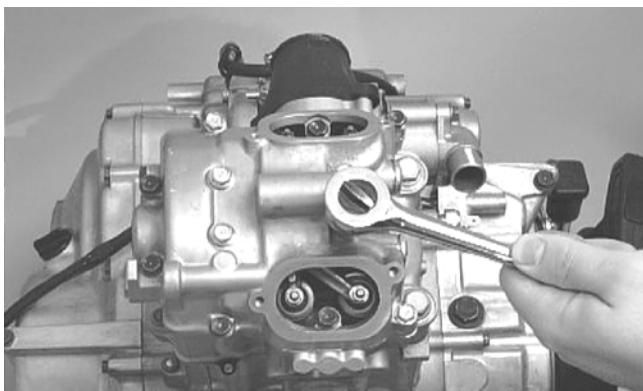
3



GZ206

■REMARQUE: À ce stade, les culbuteurs et les vis de réglage ne doivent subir aucune pression.

34. Installez les vis à capuchon du dessus avec rondelles de caoutchouc, puis installez les vis à capuchon qui restent. Serrez seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.



CC003D

35. En alternant d'un côté à l'autre et en procédant à partir du centre et en allant vers l'extérieur, serrez les vis à capuchon sur chaque couvercle de soupape bien.
36. Ajustez le jeu souape/poussoir (voyez la section 2).
37. Positionnez les couvercles de soupapes en vous assurant que les joints torique sont installés correctement. Serrez bien les vis à capuchon.



GZ208

38. Si les bougies d'allumage ont été retirées, installez-les. Serrez bien.

Composants du côté gauche

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

☞ À CE STADE

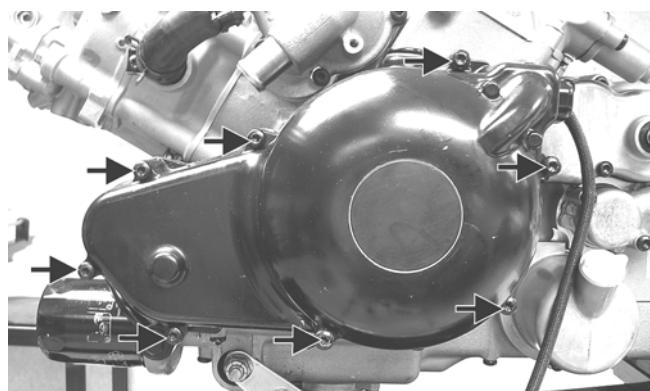
Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté gauche

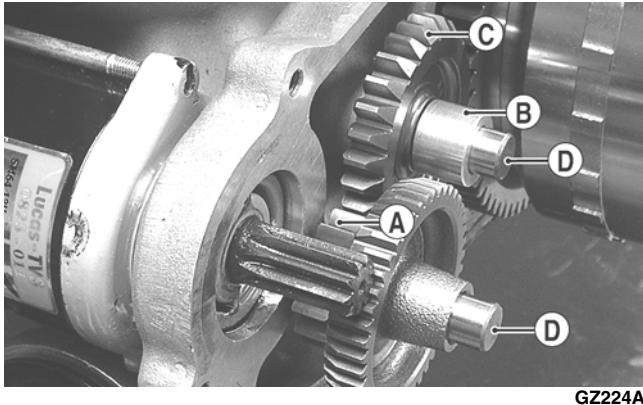
- A. Couvercle de magnéto extérieur/bobines de stator
- B. Pompe à eau
- C. Ensemble de levier de marche
- D. Bloc rotor/volant moteur/embrayage de démarreur
- E. Ensemble de capteur de vitesse/déclenchement

1. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de magnéto au carter moteur; puis retirez le couvercle de magnéto. Prenez note du joint.



GZ212A

2. Retirez le moteur de démarreur, l'engrenage mené de démarreur (A), la bague de l'arbre de renvoi de démarreur (B) et l'engrenage de l'arbre de renvoi (C); puis retirez les arbres d'engrenage de démarreur (D) en notant que l'arbre plus longue est plus proche au démarreur.



GZ224A

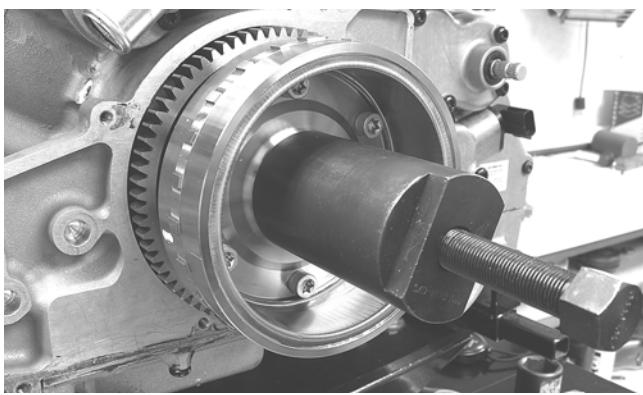
■REMARQUE: Le démarreur n'est repérable et doit être remplacé à un ensemble complet.

3. Retirez l'écrou du rotor/volant; ensuite installez le protecteur du vilebrequin approprié dans le vilebrequin.



PR440

4. Installez l'Ensemble d'extracteur du rotor du magnéto et desserrez le rotor/volant; puis retirez le protecteur du vilebrequin et le rotor/volant du vilebrequin. Retenez la clé du volant.



GZ216

■REMARQUE: L'extracteur a filetage à gauche.



GZ217

5. Le clé de volant moteur retiré, retirez l'engrenage en anneau de démarreur et la rondelle d'épaisseur.



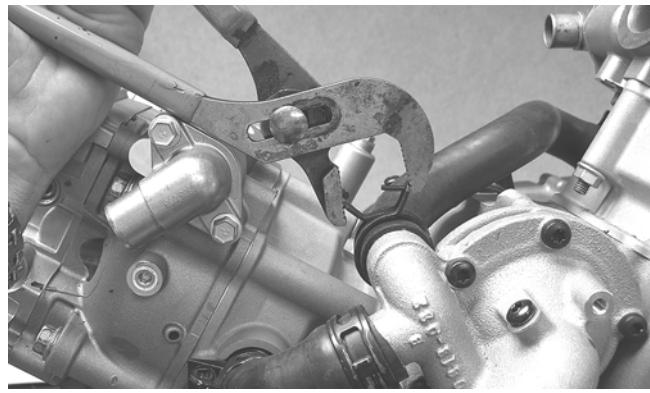
GZ226

3



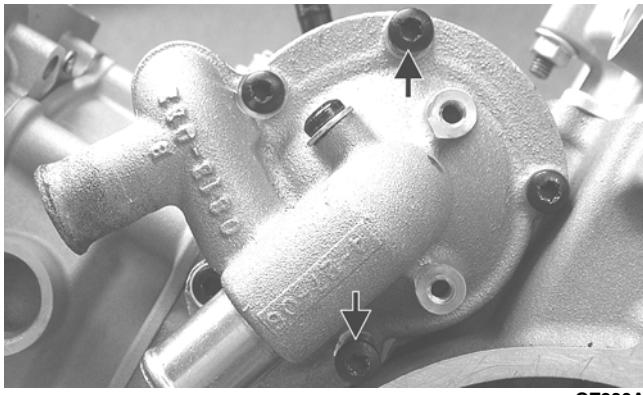
GZ249

6. Retirez les colliers de tuyau de la pompe à eau; puis retirez les tuyaux de refroidissement des sorties de pompe à eau et les pipes de refroidissement.



GZ218

7. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au carter moteur; puis retirez la pompe à eau. Prenez note d'un joint torique.

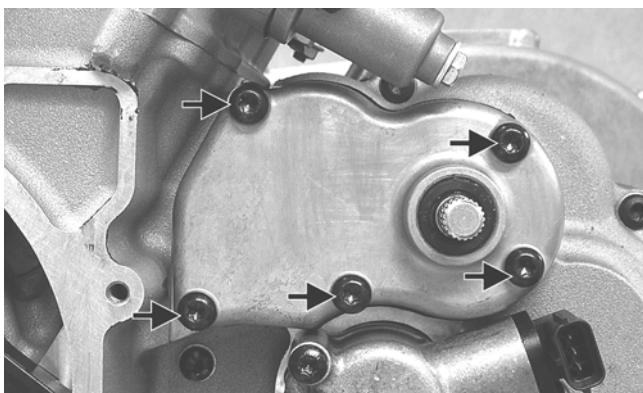


GZ230A

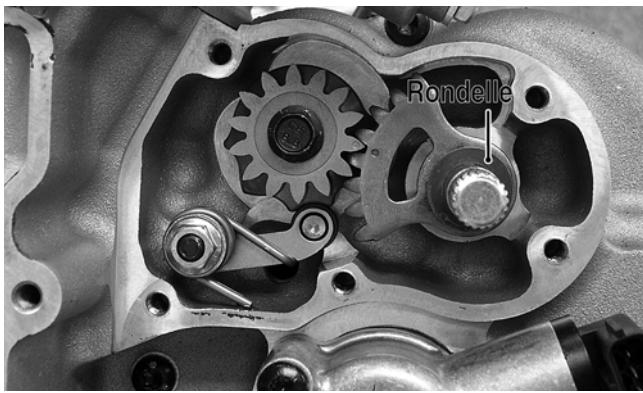
■REMARQUE: La pompe à eau est un composant non réparable et doit être remplacée à un ensemble.

8. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de marche d'engrenage au carter moteur; puis retirez le couvercle de marche d'engrenage. Prenez note d'un joint et d'une rondelle.

■REMARQUE: Inspectez l'intérieur du côté gauche du couvercle pour toutes rondelles de l'arbre qui peuvent avoir été enlevées du couvercle. Assurez-vous qu'elles soient retournées à leurs arbres respectifs.

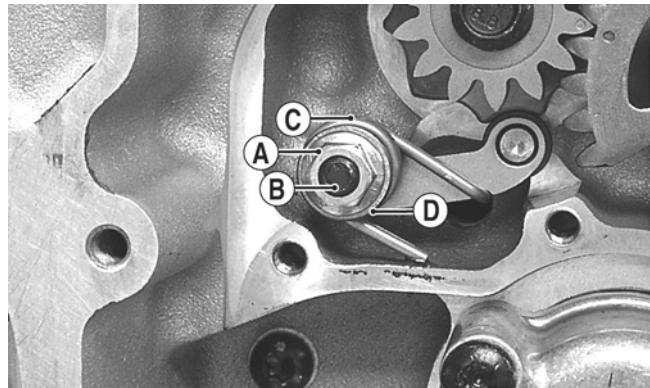


GZ231A



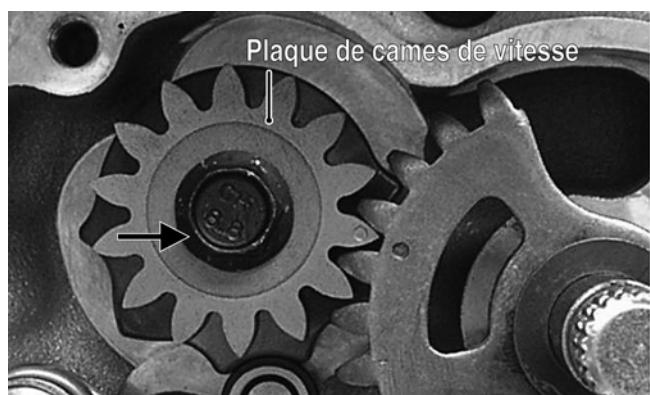
GZ233A

9. Retirez l'écrou (A) du boulon butoir de cames de vitesse (B); puis retirez le ressort du butoir de cames (C). Retenez la rondelle plate (D).



GZ236A

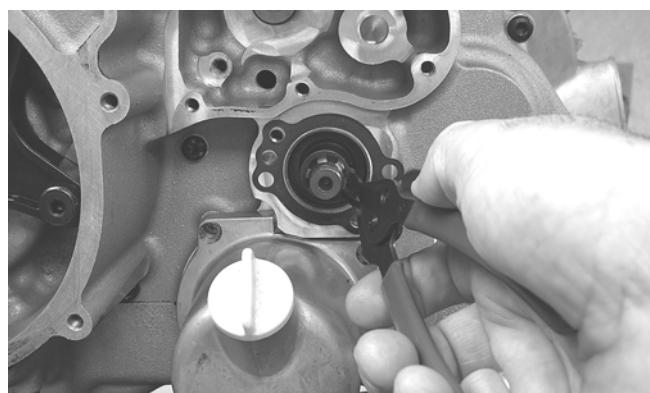
10. Retirez la vis à capuchon fixant la plaque de cames de vitesse à l'arbre de cames de vitesse et retirez la plaque de cames de vitesse; puis retirez l'arbre de vitesse. Conservez une rondelle.



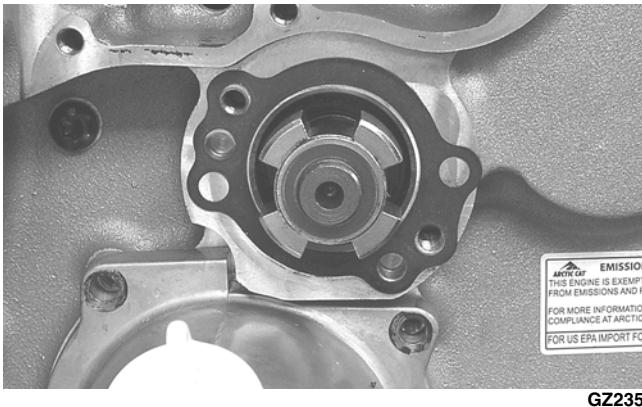
GZ234B

11. Retirez les vis à capuchon fixant le logement du capteur de vitesse au carter de moteur et retirez le montage du logement; puis retirez le segment de retenue fixant le déclencheur du capteur de vitesse à l'arbre et retirez le déclencheur. Conservez un joint statique.

■REMARQUE: Il peut être nécessaire d'utiliser une petite pince à deux mors pour déposer le mécanisme de déclenchement.



GZ243



GZ255

12. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de remplisseur d'huile au carter moteur; puis retirez le couvercle. Prenez note d'un joint torique.



GZ250

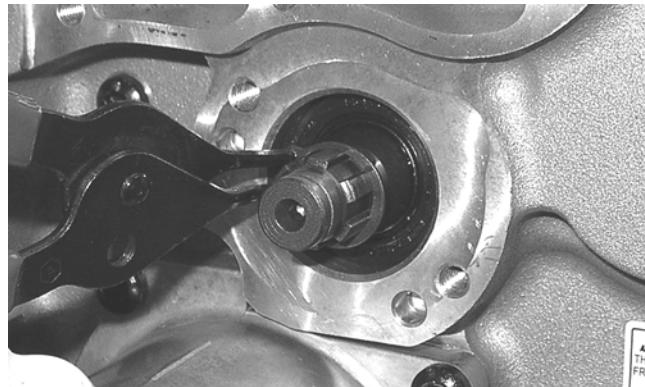
Installation des composants du côté gauche

1. Nettoyez à fond tous les matériaux de joint statique et l'adhésif des surfaces d'ajustement.
2. Installez un nouveau joint torique sur le couvercle de remplissage d'huile et revêtez-le avec de l'huile de moteur propre; puis installez le couvercle de remplissage d'huile dans le carter de moteur et fixez avec les vis à tête. Serrez à 8 lb-pi.

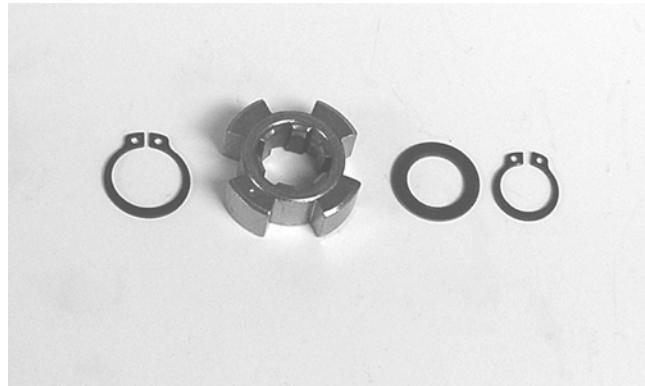


GZ250

3. Nettoyez soigneusement l'arbre de renvoi et les cannelures du déclencheur, puis posez l'anneau à ressort interne sur l'arbre; mettez ensuite du Loctite vert n° 620 sur le déclencheur et les cannelures de l'arbre de renvoi et remontez le déclencheur. Fixez avec une rondelle plate et un anneau à ressort extérieur.

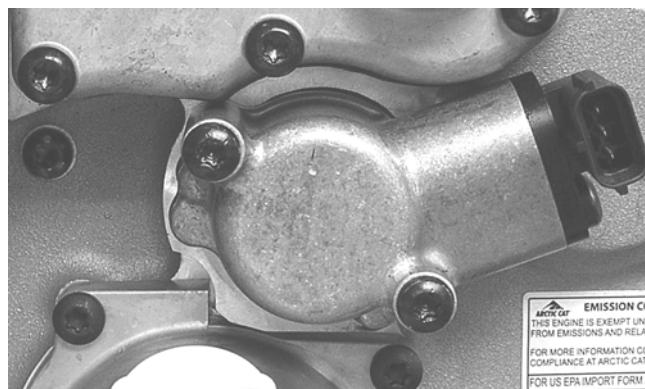


GZ253



GZ254

4. En utilisant un joint nouveau, installez le logement de capteur de vitesse sur le carter moteur et fixez-le avec des deux vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.

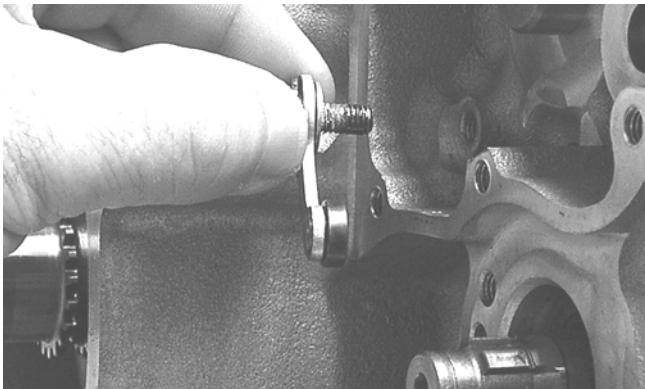


GZ232

5. Si retiré, installez le butoir de cames de vitesse sur le support; puis avec la rondelle plate en place, installez le montage du butoir de came de vitesse dans le carter de moteur et serrez à 8 lb-pi.

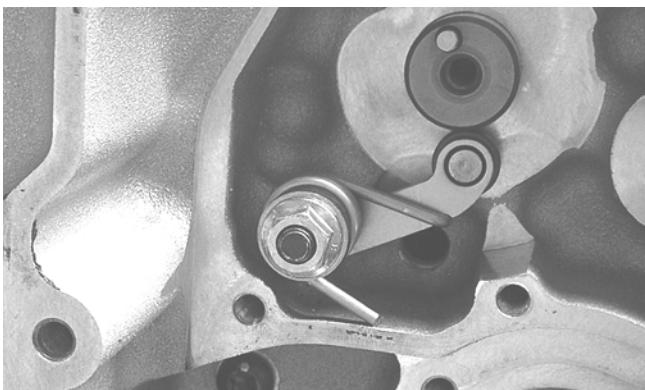


GZ255



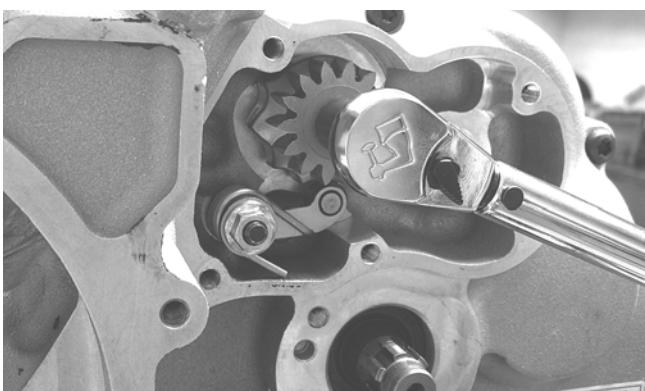
GZ256

6. Installez le ressort du butoir de came de vitesse sur le butoir de came de vitesse et fixez avec une rondelle plate et un écrou de flasque. Serrez à 8 lb-pi.



GZ259

7. Installez la plaque de came de marche sur l'arbre de came de marche et fixez-la avec la vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.

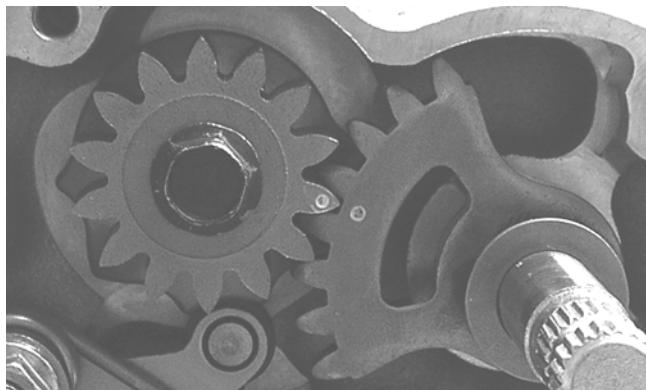


GZ260

8. Installez l'arbre de vitesse dans le carter de moteur en vous assurant que les rondelles sont correctement situées; puis alignez les marques de référence de réglage et placez complètement l'arbre de vitesse.

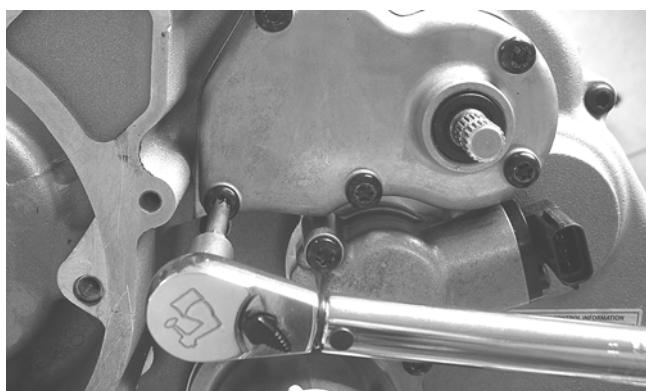


GZ258



GZ261

9. Appliquez de la graisse sur les lèvres du joint de l'arbre de vitesse dans le logement du sélecteur de vitesses; puis en utilisant un nouveau joint, installez le logement du sélecteur de vitesses et fixez avec les vis à capuchon. Serrez par structure en croix à 8 lb-pi.



GZ262

10. Installez la rondelle d'épaisseur sur le vilebrequin; puis installez l'engrenage en anneau de démarreur.

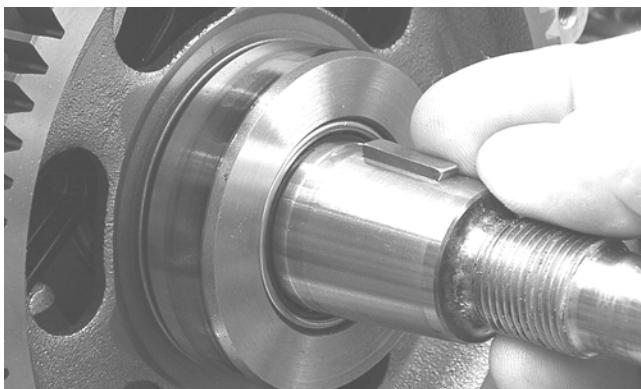


GZ249



GZ226

11. Placez la clé dans le logement de butée dans le vilebrequin; puis nettoyez toute huile de la surface du vilebrequin et de l'alésage du rotor/volant et installez le rotor/volant dans le vilebrequin alignant le logement de butée avec la clé. Fixez avec l'écrou et serrez à 107 lb-pi.

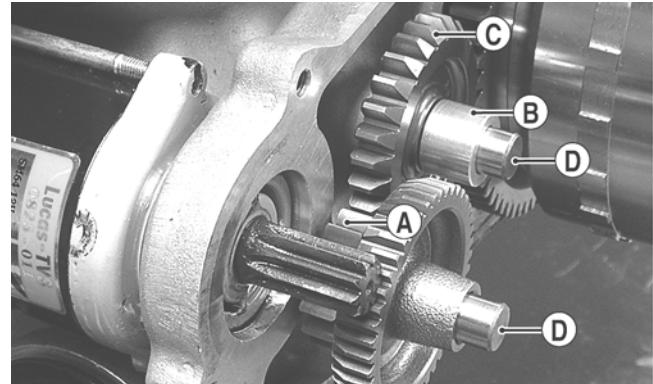


GZ225

ATTENTION

Assurez-vous que l'engrènement du démarreur unidirectionnel soit correctement engagé avec la couronne dentée du volant moteur avant d'installer et de resserrer l'écrou du rotor/volant sans quoi un dommage au montage de l'embrayage peut se produire.

12. Installez les arbres entraînés du démarreur et pignon intermédiaire (D) dans le carter moteur (plus long arbre à l'avant); puis installez l'engrenage de l'arbre de renvoi du démarreur (C), l'arbre mené du démarreur (A) et la bague (B) en vous assurant que les dents de l'engrenage chanfreiné sur l'engrenage de l'arbre de renvoi soient dirigées vers l'extérieur.



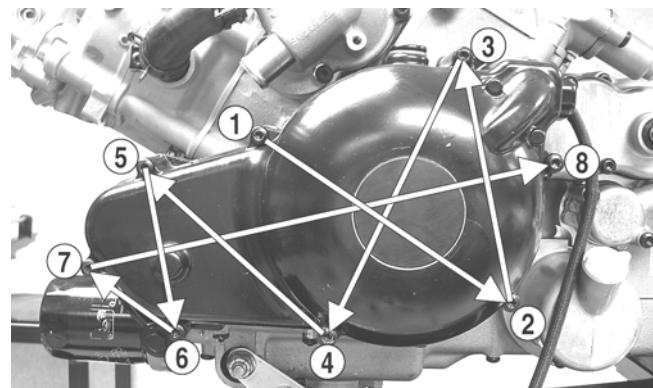
GZ224A

13. Installez le moteur de démarreur avec un joint torique nouveau lubrifié avec graisse; puis serrez les vis à capuchon de montage à 8 lb-pi.



GZ251

14. Installez le couvercle de magnéto avec un joint nouveau et fixez-le avec les vis à capuchon. En l'ordre illustré, serrez à 8 lb-pi.



GZ212B

Composants du côté droit

■REMARQUE: Pour assurer l'efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d'être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

À CE STADE

Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions **À CE STADE** dans chaque sous-section.

REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté droit

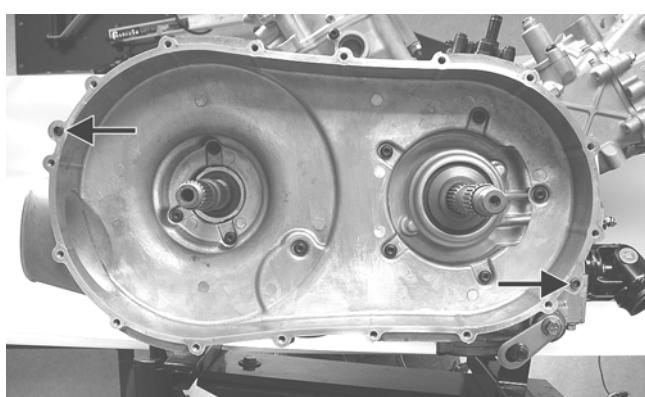
A. Couvercle de la courroie trapézoïdale

B. Poulie menée

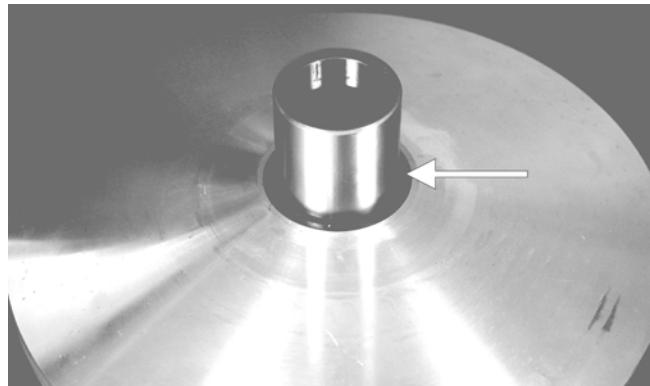
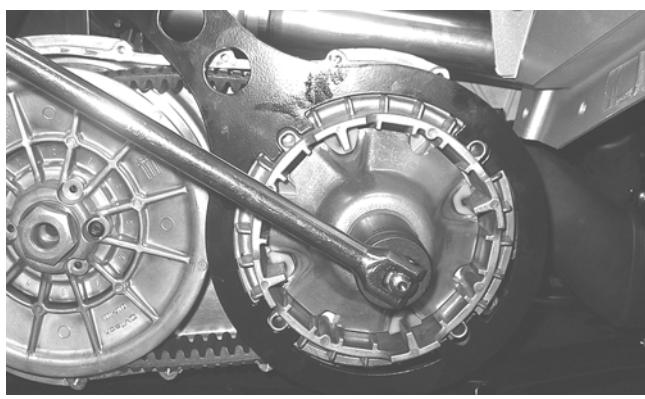
C. Couvercle de l'embrayage

D. Embrayage du centrifuge

1. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de la courroie trapézoïdale; puis, à l'aide d'un maillet de caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle afin de desserrer celui-ci. Prenez note d'un joint et des deux goupilles d'alignement.



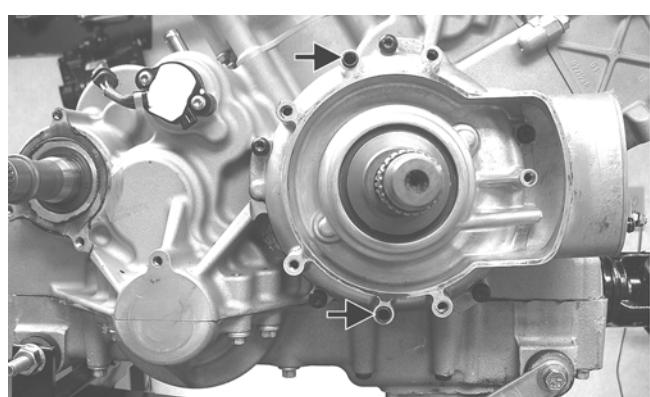
2. Retirez l'écrou qui fixe le plateau d' entraînement amovible, puis retirez celui-ci. Prenez note du collet d'espacement et une rondelle plate.



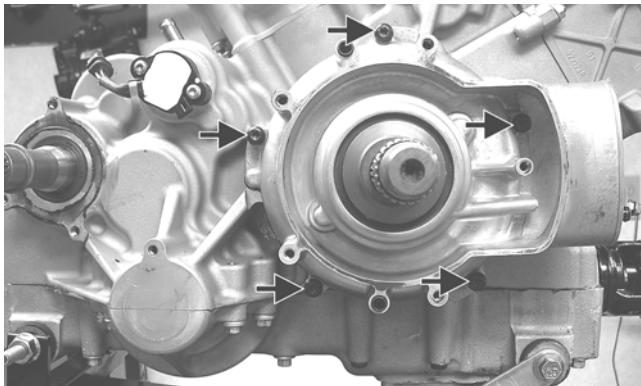
3. Retirez la courroie trapézoïdale.
4. Retirez l'écrou qui assujettit le bloc mené stationnaire, puis retirez celui-ci.



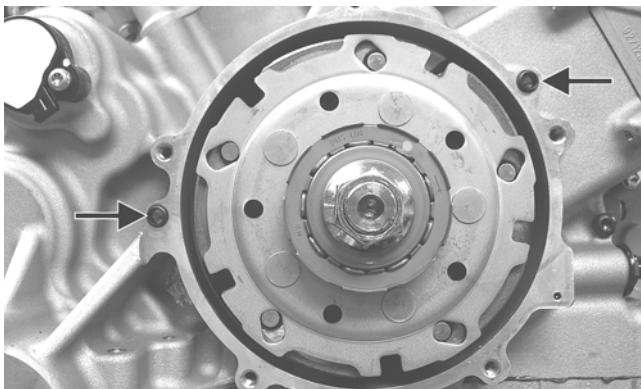
5. Retirez le plateau d' entraînement stationnaire.
6. Retirez les vis à capuchon qui fixent le logement de courroie trapézoïdale au carter moteur; puis retirez le logement de courroie trapézoïdale. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



7. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de l'embrayage; puis retirez délicatement le couvercle à l'aide d'un maillet de caoutchouc. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



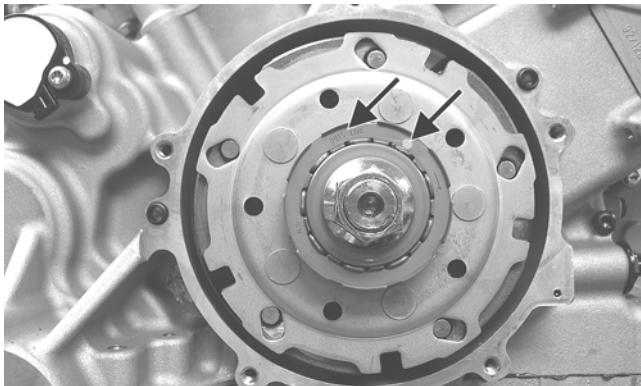
GZ246B



GZ247A

■REMARQUE: Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.

8. Retirez l'embrayage à sens unique de l'embrayage du centrifuge. Prenez note de l'emplacement du point vert (ou du mot OUTSIDE) en prévision de l'assemblage.



GZ247B

9. Retirez le logement de l'embrayage du couvercle de l'embrayage à l'aide d'une presse hydraulique. Prenez note du collet d'espacement d'entraînement fixe gauche et du joint torique qui s'y trouvent.



CF085

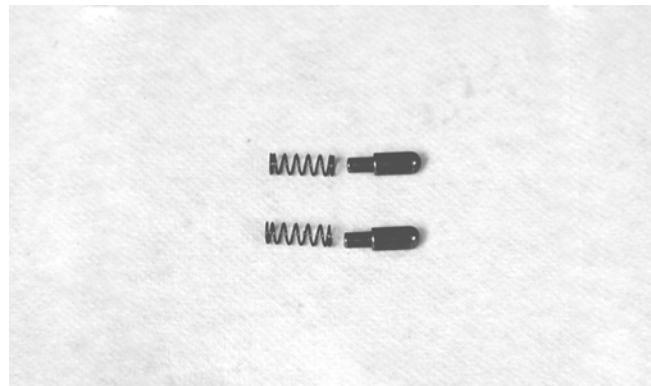


CC596

3

■REMARQUE: Prenez note de la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage et inspectez-la.

10. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent l'interrupteur de position de marche, puis retirez celui-ci. Prenez note des deux chevilles de contact et des deux ressorts.



CD997

11. Retirez l'écrou (à filetage à gauche) qui fixe la masse-lotte d'embrayage.



GZ248A

Révision des composants du côté droit

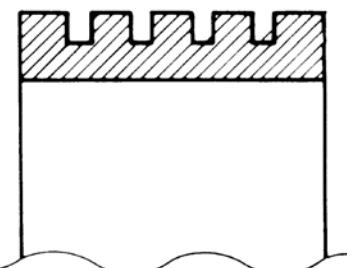
REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

INSPECTION LA MASSELOTTE D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

- Inspectez les masselottes d'embrayage afin de repérer l'usure inégale, les écornures, les fissures ou les brûlures.
- Inspectez la gorge de la masselotte afin de repérer l'usure ou les dommages. Si vous remarquez que la masselotte est endommagée ou que la gorge est usée, la masselotte doit être remplacée.

ATTENTION

Remplacez toujours les masselottes d'embrayage comme ensemble complet sans quoi un sérieux déséquilibre pourrait se produire.



Inspecter la cannelure de la masselotte d'embrayage

ATV1014

INSPECTION DE LOGEMENT D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

- Inspectez le logement de l'embrayage afin de repérer les brûlures, les fissures, ou l'usure inégale.
- Si le logement est endommagé de quelque façon que ce soit, il doit être remplacé.

INSPECTION DE L'ENTRAÎNEMENT À SENS UNIQUE PRIMAIRE

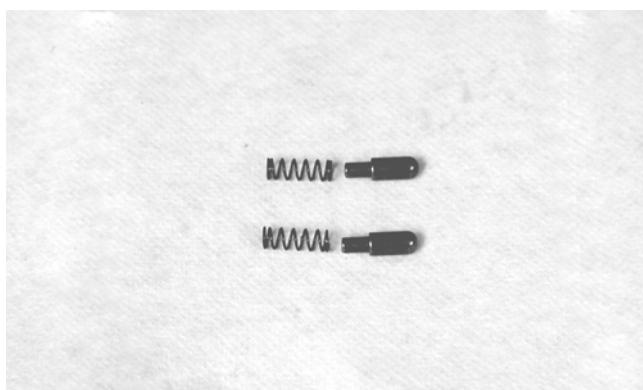
- Insérez l'entraînement dans le logement de l'embrayage.
- Faites tournez la bague de roulement intérieure à la main et vérifiez si elle tourne dans une seule direction.
- Si la bague de roulement intérieure est coincée ou tourne dans les deux directions, le mécanisme d'entraînement doit être remplacé.

ASSEMBLAGE POULIE MENÉE

REMARQUE: La poulie menée est une pièce non réparable. Si les plateau de poulie, les ramps à came, ou bague de face sont usée ou lâche, la poulie doit être remplacée à un ensemble. Ne désassemblez pas la poulie menée.

Installation des composants du côté droit

- Appliquez la silicone aux surfaces de connexion; puis installez le contacteur de position de marche en vous assurant que les deux chevilles de contact de même que les deux ressorts sont correctement positionnés. Serrez bien les vis à capuchon.



CD997



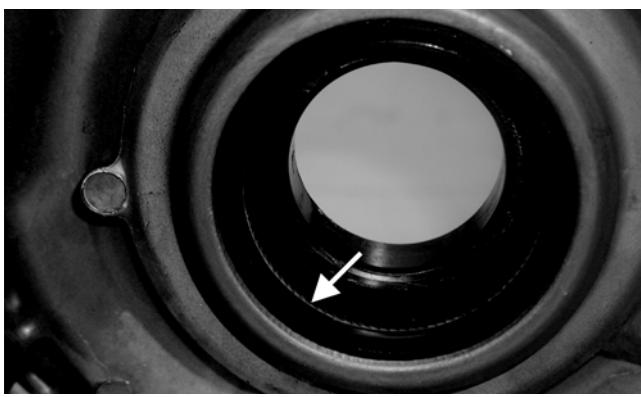
GZ240

- Installez la masselotte d'embrayage et fixez-la à l'aide de l'écrou à bride (dont vous aurez enduit les filets de Loctite rouge n° 271). Serrez le tout à 221 lb-pi.



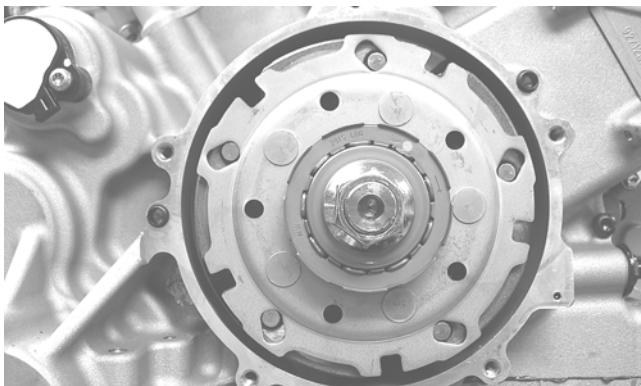
GZ241

3. Installez les goupilles d'alignement du couvercle de l'embrayage dans le carter moteur, appliquez de l'huile sur le joint du couvercle, puis installez le joint sur le carter moteur.
4. Appliquez de la graisse sur les bords extérieurs du logement de l'embrayage; puis, à partir de l'intérieur du couvercle de l'embrayage, installez le logement de l'embrayage dans le couvercle.
5. Graissez légèrement la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage, puis insérez le collet d'espace-ment d'entraînement fixe gauche.



CF088A

6. Installez l'embrayage à sens unique sur la masselotte d'embrayage.

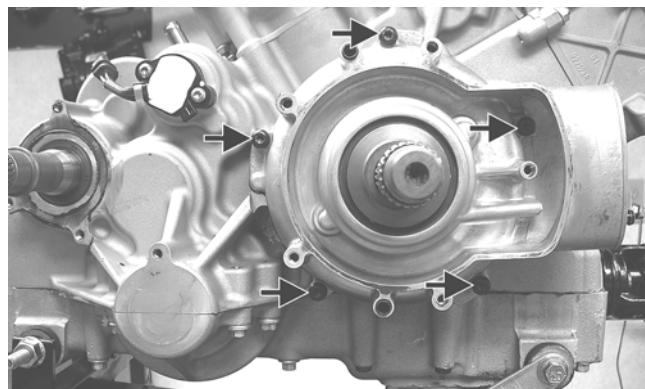


GZ247

ATTENTION

Lorsque l'installation est bien exécutée, le point d'alignement vert (ou le mot OUTSIDE) qui se trouve sur l'embrayage unidirectionnel est visible.

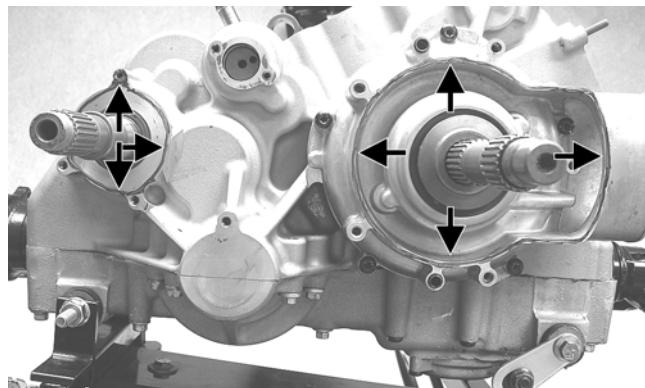
7. Positionnez le bloc couvercle de l'embrayage/logement de l'embrayage sur le carter moteur, puis fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Serrez-les toutes en alternant d'un côté à l'autre à 8 lb-pi.



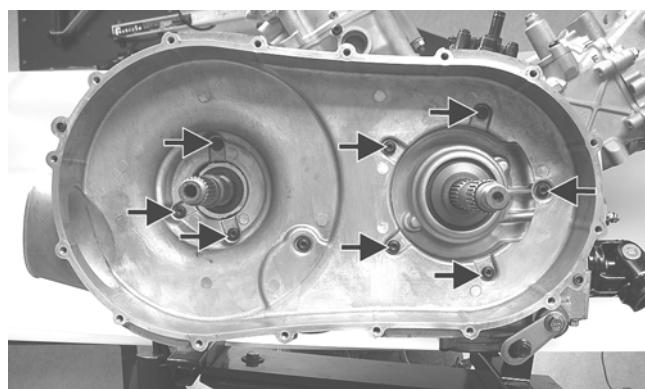
GZ246B

8. En vous assurant que les goupilles d'alignement sont installées correctement, placez un perle de scellant silicone sur les surfaces de connexion et installez le logement de courroie trapézoïdale. Fixez avec les vis à capuchon serrées à 8 lb-pi.

3



GZ263B



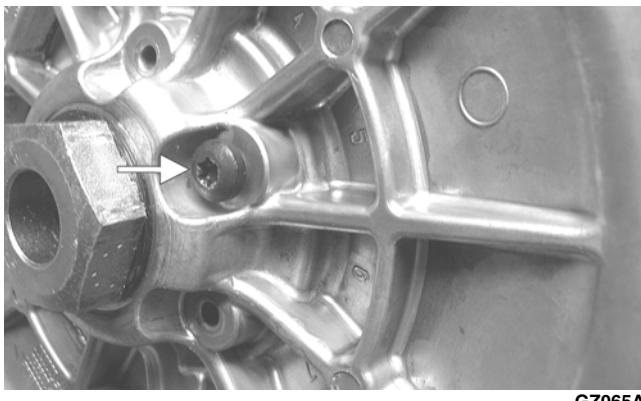
GZ244A

9. Positionnez la poulie menée et fixez-le à l'aide de l'écrou (enduite avec Loctite rouge n° 271). Serrez à 80 lb-pi.



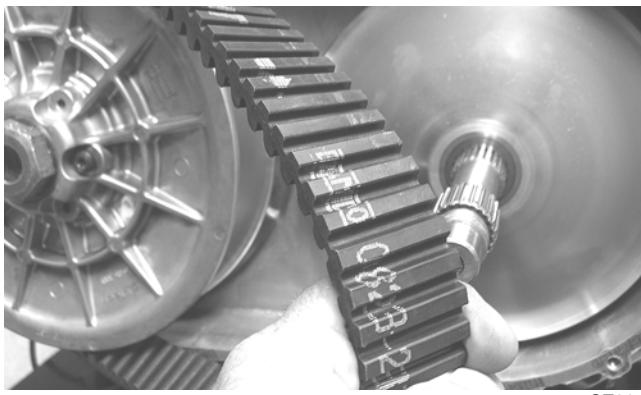
GZ066

10. Faites glisser le plateau d' entraînement stationnaire sur l' arbre d' embrayage.
11. Déployez les plateaux de la poulie menée en vissant un boulon pousoir; puis, lorsque les plateaux sont séparés, insérez la courroie et poussez vers le bas entre eux.



GZ065

12. Positionnez la courroie trapézoïdale sur la poulie menée et par-dessus l' arbre avant.



GZ085

■REMARQUE: Les flèches qui se trouvent sur la courroie trapézoïdale devraient pointer vers l'avant.

13. Pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et le plateau d' entraînement mobile sur l' arbre. Fixez le plateau d' entraînement à l' aide d' une rondelle plate et d' un écrou (dont les filets auront été enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez à 165 lb-pi.



GZ075

ATTENTION

Assurez-vous que les cannelures sont au delà le plateau d' entraînement et la rondelle ou lecture erronée du couple de torsion et l' endommagement aux cannelures peut résultant.



PR386

■REMARQUE: À ce stade, l' écrou pousoir peut être retirée d' entre les plateaux de la poulie menée.

14. Faites tourner les poulies et la courroie trapézoïdale jusqu' à ce que celle-ci soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
15. Positionnez le joint du couvercle de la courroie trapézoïdale, puis installez le couvercle et fixez-le à l' aide des vis à capuchon. Serrez les vis à capuchon à 8 lb-pi.

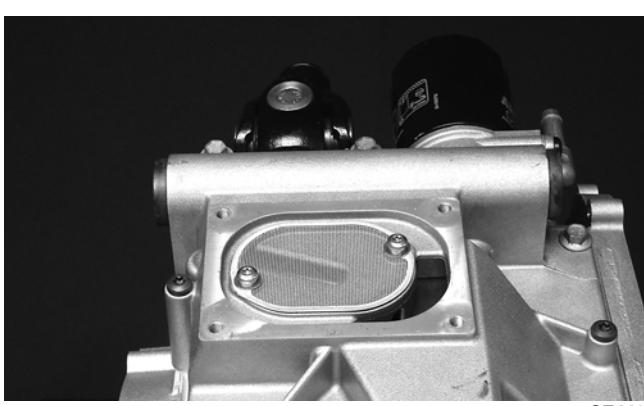
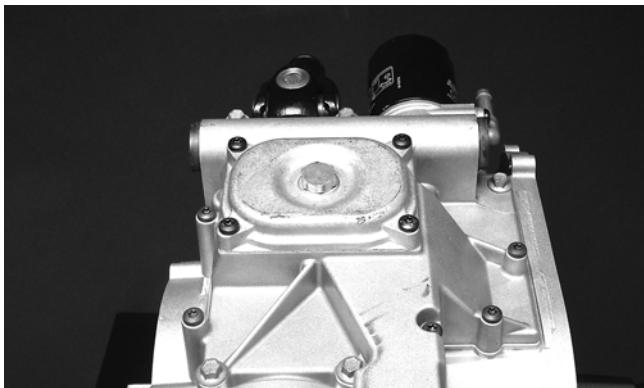
Composants centraux du carter moteur

■REMARQUE: Cette procédure ne peut pas être accomplie lorsque le bloc moteur/transmission se trouve dans le châssis. Assurez-vous d' avoir complété au préalable les procédures de retrait des composants supérieurs, du côté gauche et du côté droit.

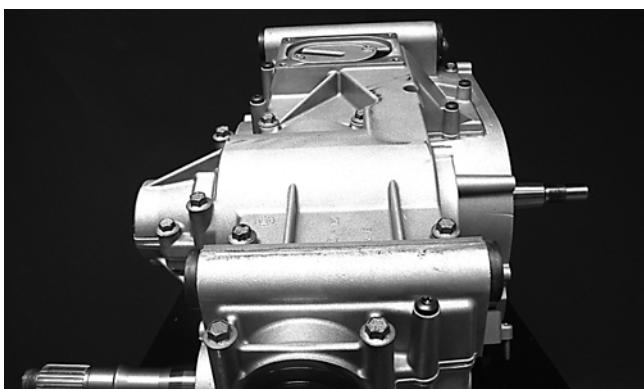
■REMARQUE: Pour assurer l' efficacité de la procédure, il est préférable de retirer et de désassembler seulement les composants qui ont besoin d' être examinés, et de réviser uniquement ces composants. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

Séparation des moitiés du carter moteur

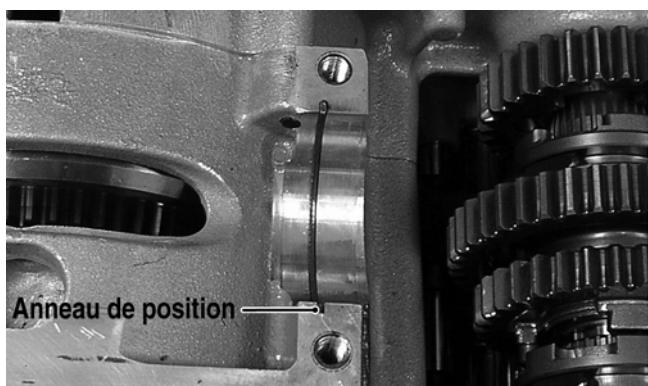
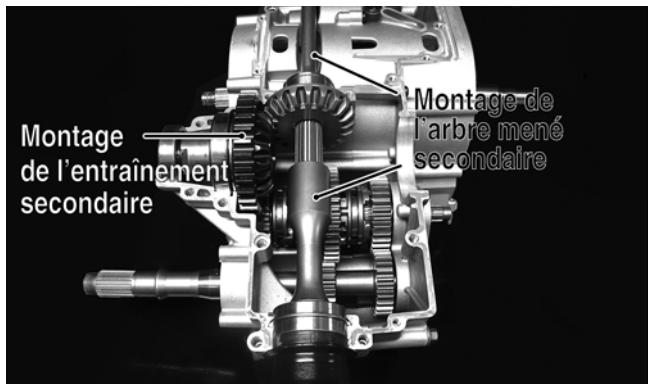
1. Retirez la capuchon de crêpine d'huile; puis retirez la crêpine d'huile.



2. Retirez les vis à capuchon du carter de moteur inférieur aux moitiés du carter de moteur supérieur; puis en utilisant un marteau en caoutchouc, libérez le carter de moteur inférieur et retirez. Retenez deux chevilles de positionnement.



3. Retirez le montage de l' entraînement secondaire; puis retirez le montage de l' arbre mené secondaire et laissez de côté. Retenez un anneau de position.

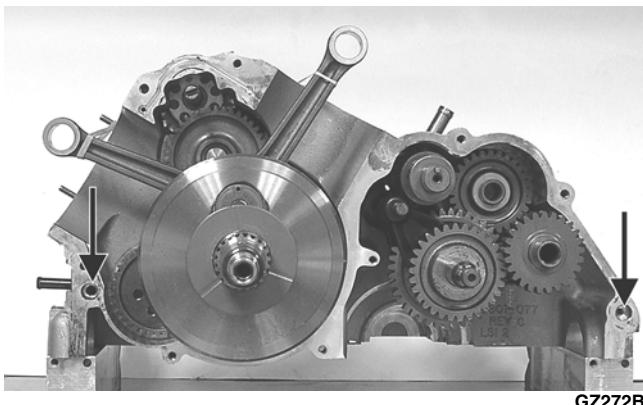


3

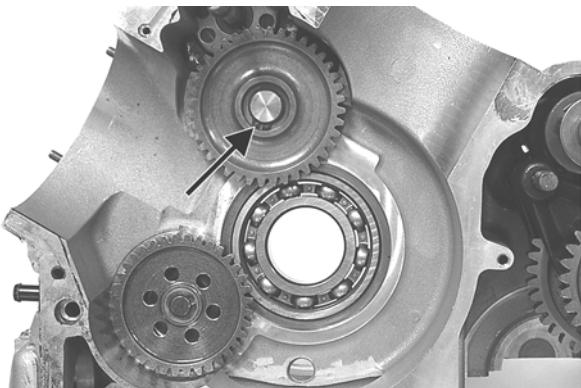
■REMARQUE: Ne démontez pas ces montages sans qu'un travail de service soit requis. S'ils sont démontés, les trains d'engrenages auxiliaires devront être réinitialisés pour le rattrapage des jeux et le contact des engrenages (voir Révision des composants centraux du carter moteur dans cette section).

4. Retirez une vis à capuchon du côté droit du carter de moteur et huit vis à capuchon du côté gauche du carter de moteur; puis en utilisant un maillet en caoutchouc, séparez les moitiés du carter de moteur en laissant tous les composants dans le logement de droite. Retenez un anneau de butée sur le vilebrequin et rondelles plates sur l'arbre d' entraînement d' engrenage, l' arbre intermédiaire et le pignon inverseur. Notez l'emplacement des deux chevilles de positionnement.





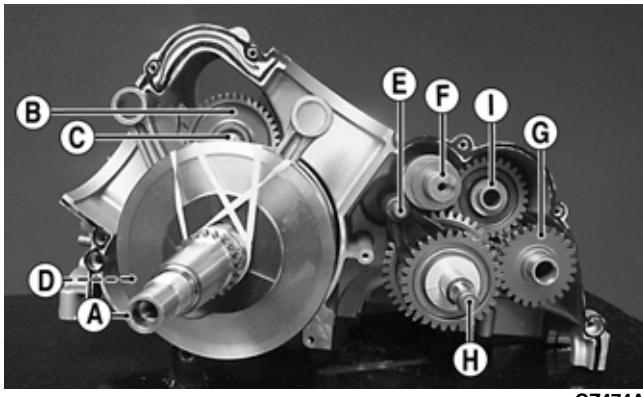
GZ272B



GZ299A

Désassemblage d'une moitié du carter moteur

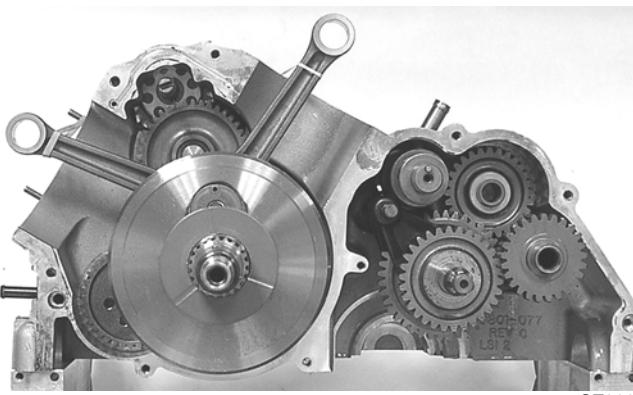
■REMARQUE: Pour les étapes 1 à 8, voir l'illustration GZ474A.



GZ474A

■REMARQUE: Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.

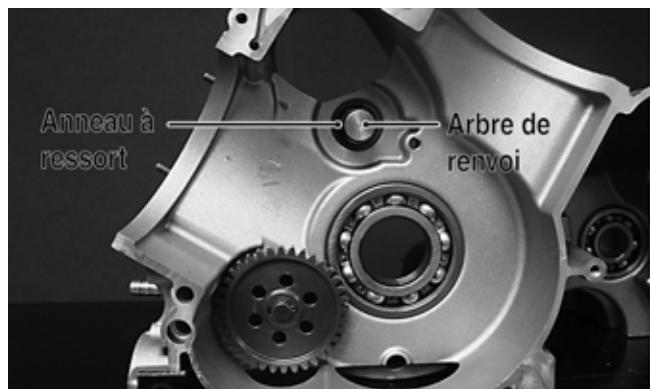
1. Supportez le montage du côté droit du carter de moteur sur des blocs de soutien convenables; puis retirez avec soin le montage de vilebrequin (A) du carter de moteur.



GZ298

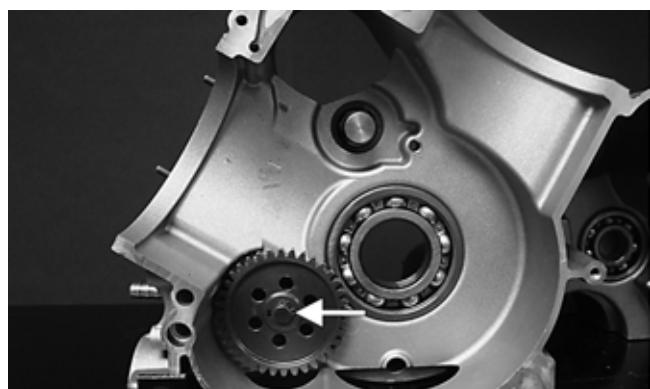
2. Retirez l'anneau de retenue fixant le pignon intermédiaire de la pompe à eau (B) à l'arbre du pignon; puis retirez le pignon intermédiaire.

3. Retirez l'anneau à ressort fixant l'arbre intermédiaire de la pompe à eau (C) dans le carter moteur, puis retirez l'arbre et les roulements.



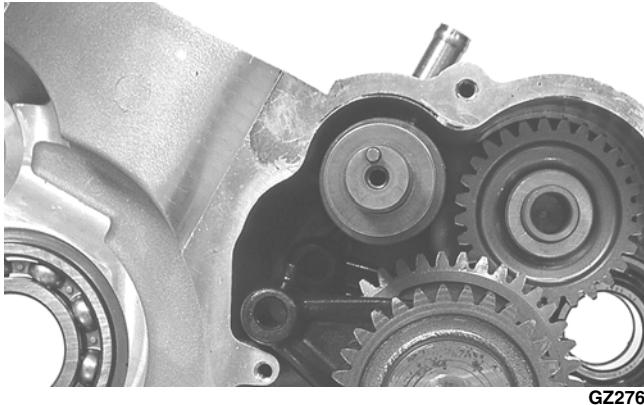
GZ463A

4. Retirez l'anneau de retenue fixant l'engrenage mené de la pompe à huile (D) à l'arbre de transmission de la pompe à huile; puis retirez l'engrenage. Retenez une goupille d'entraînement et une rondelle.



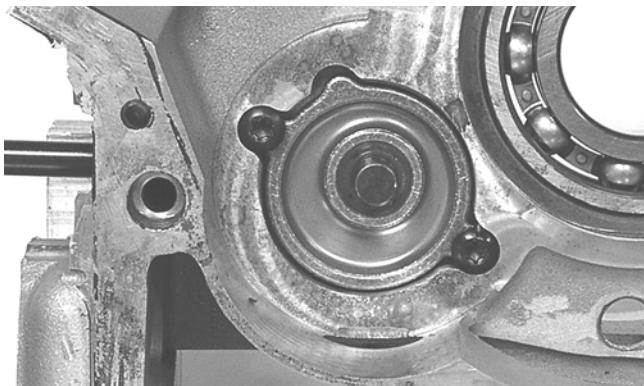
GZ463B

5. Retirez l'arbre de la fourchette de boîte (E); puis retirez le montage de l'arbre de la fourchette de boîte (F). Retenez trois rondelles plates.



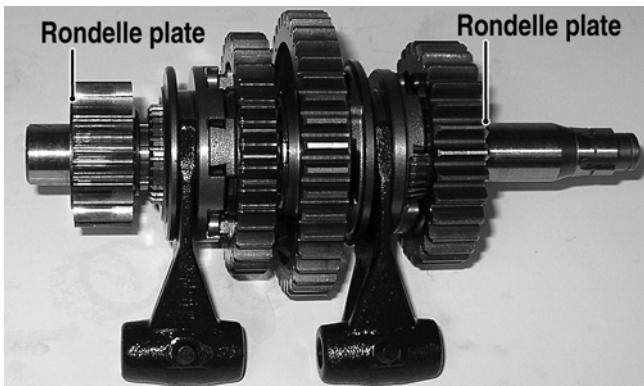
GZ276

6. Retirez deux vis à capuchon fixant la pompe à huile dans le carter de moteur et retirez la pompe à huile.



GZ277

7. Retirez l'arbre de transmission (G); puis retirez le montage de l'arbre intermédiaire (avec les fourchettes de boîte) (H). Retenez deux rondelles plates sur l'arbre intermédiaire.



GZ278

8. Retirez le pignon inverseur (I), le coussinet et deux rondelles.



GZ279

■REMARQUE: Ne désassemblez pas l'arbre de renvoi à moins que cela ne soit nécessaire. Dans ce cas, consultez la sous-section Révision des composants centraux du carter moteur.

Révision des composants centraux du carter moteur

3

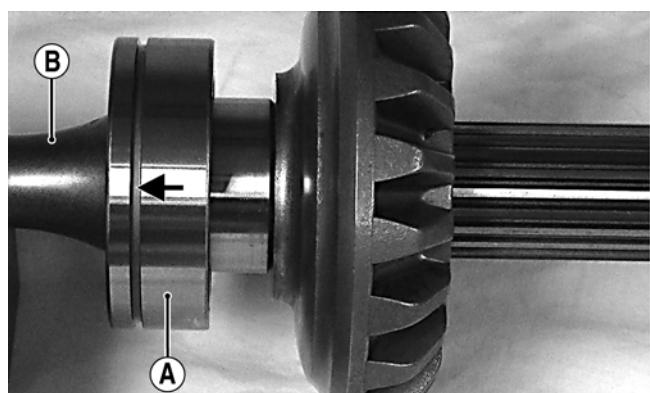
■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée, endommagée de quelque façon que ce soit ou hors tolérances, il est nécessaire de la remplacer.

ENGRENAGES D'ENTRAÎNEMENT DE SORTIE SECONDAIRES

Préparation initiale

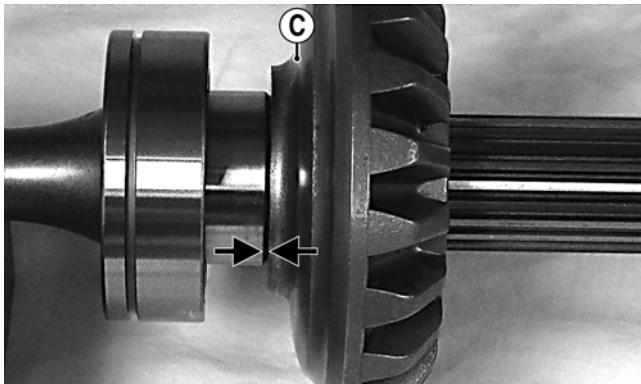
■REMARQUE: Si l'arbre mené de sortie secondaire est remplacé ou démonté, le réglage initial doit être effectué de manière à obtenir une bonne indentation. Si seulement l'arbre de transmission de sortie secondaire ou l'engrenage mené de sortie secondaire est remplacé, allez à la Correction du jeu d'engrènement dans cette sous-section.

1. Installez un nouveau roulement (A) sur l'arbre mené secondaire (B) en vous assurant que l'encoche de roulement soit dirigée dans le sens opposé des cannelures de l'engrenage mené.



MT011A

- À l'aide d'une presse appropriée, installez l'engrenage mené (C) sur l'arbre jusqu'à ce que l'engrenage repose solidement sur l'épaulemen de l'arbre.

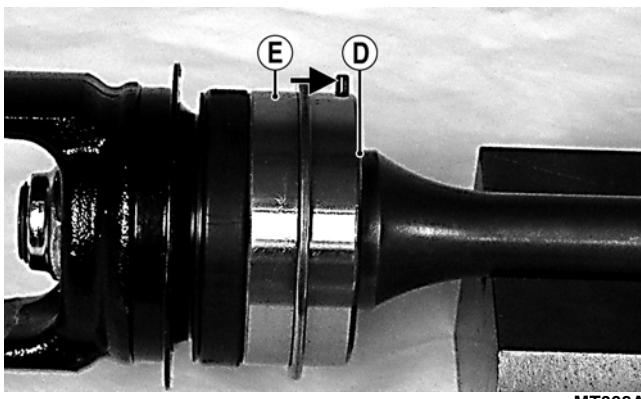


MT011B

- Pour l'installation d'un arbre existant, débutez avec les cales qui ont été enlevées durant le démontage ou pour l'installation d'un nouvel arbre, débutez avec des cales d'environ 1,0 mm au point (D); et ensuite installez le roulement d'arbre de transmission de sortie (E) en vous assurant que la goupille de position soit dirigée vers le centre de l'arbre.

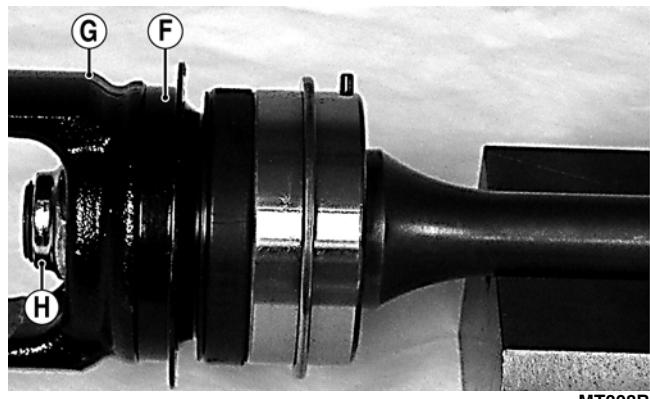


MT012



MT008A

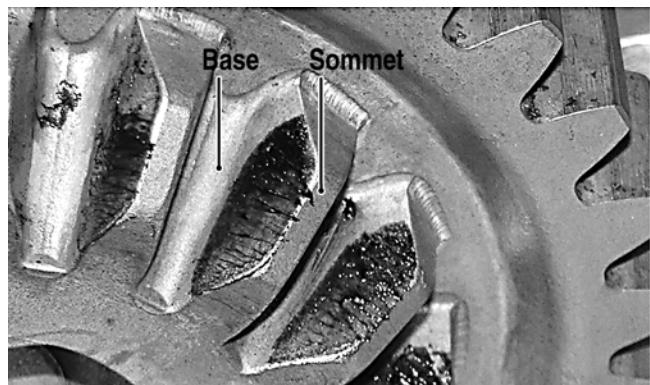
- Installez un nouveau joint d'étanchéité (F), une chape de sortie (G) et un écrou (H) et serrez à 74 lb-pi.



MT008B

■REMARQUE: N'utilisez pas un nouvel écrou de blocage à ce moment car cette procédure peut devoir être répétée.

- Placez l'arbre assemblé dans le boîtier de vilebrequin gauche; ensuite, enduez légèrement les dents d'engrenage avec une aniline de traçage. Tournez les arbres plusieurs fois dans les deux sens. Le contact d'engrenage doit s'étendre de la base jusqu'au sommet des dents d'engrenage.



MT016A

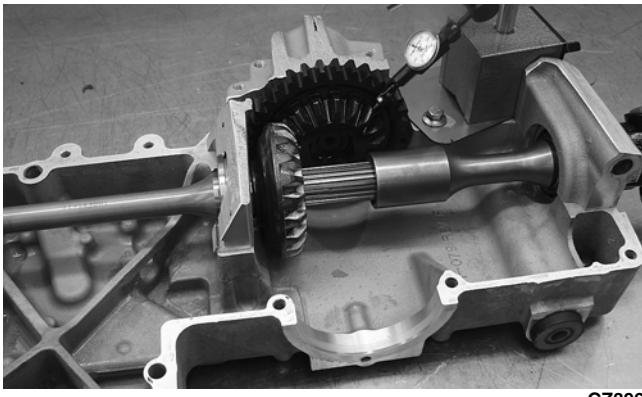
- Pour régler l'indentation, consultez le tableau suivant pour caler correctement l'arbre mené.

Indentation	Correction de cale
Contact au sommet	Augmentez l'épaisseur de cale
Contact à la base	Réduisez l'épaisseur de cale

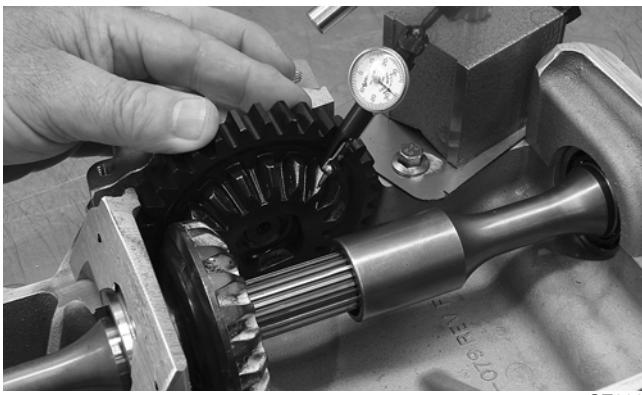
- Une fois que l'indentation appropriée est obtenue, allez à Vérification du jeu d'engrènement dans cette sous-section.

Vérification du jeu d'engrènement

- Installez l'ensemble d'engrenage conique d' entraînement et l'ensemble de l'arbre de sortie/engrenage conique mené dans le couvercle bas de carter moteur.
- Montez le comparateur à cadran de façon que la pointe touche une dent de l'engrenage conique d'embrayage secondaire.



3. Tenez en position les roulements fermement tout en berçant l'engrenage conique d'embrayage d'avant en arrière, prenez note du jeu d'engrènement maximal indiqué par le comparateur.



4. L'échelle de jeu d'engrènement acceptable va de 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po).

Correction du jeu d'engrènement

■REMARQUE: Si le jeu d'engrènement mesuré correspond à l'échelle acceptable, aucune correction n'est nécessaire.

1. Si le jeu d'engrènement mesuré est inférieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus mince.



2. Si le jeu d'engrènement mesuré est supérieur à l'échelle spécifiée, retirez une cale existante, mesurez-la et installez une cale neuve, plus épaisse.

■REMARQUE: Continuez à retirer, à mesurer et à installer les cales jusqu'à ce que la mesure du jeu d'engrènement atteigne la tolérance appropriée. Consultez le tableau suivant.

Jeu d'engrènement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,127 mm (0,005 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
À 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,381 mm (0,015 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

3. Une fois les engrenages posés correctement et le jeu d'engrènement établi, posez un écrou de blocage neuf sur l'arbre de transmission de sortie et serrez à un couple de 59 lb-pi. Martelez l'écrou de blocage sur l'arbre.



3

4. À l'aide d'un appareil de maintien approprié et d'un adaptateur de clé, posez l'écrou du pignon d'entraînement secondaire, puis serrez à un couple de 74 lb-pi. L'ensemble de l'entraînement de sortie est à présent prêt pour l'installation.



MONTAGE DE LA POMPE À HUILE

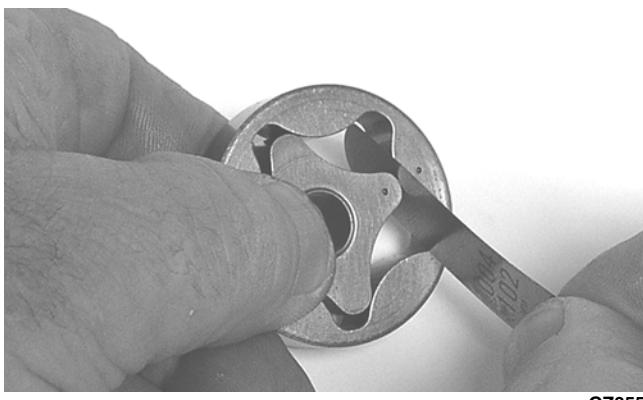
Démontage et inspection

1. Retirez le couvercle de la pompe à huile; puis retirez la trousse de gérateur, l'arbre et la goupille (voyez Désassembly d'une moitié du carter moteur dans cette section).
2. Inspectez le carter de moteur pour la rainures, la décoloration ou des craquelures dans l'alésage de gérateur. S'il est rayé, le montage du carter de moteur doit être remplacé.



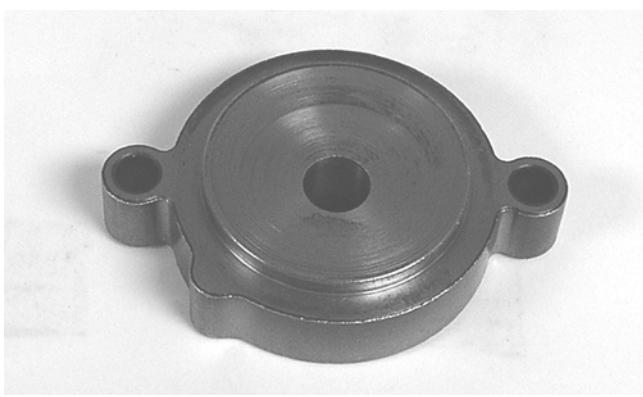
GZ357

3. Inspectez la trousse de gérateur pour des raillures, la décoloration ou des craquelures; puis en utilisant une jauge d'épaisseur, vérifiez le dégagement du rotor interne au rotor externe. Si les mesures sont au-delà des spécifications, la trousse de gérateur doit être remplacée.



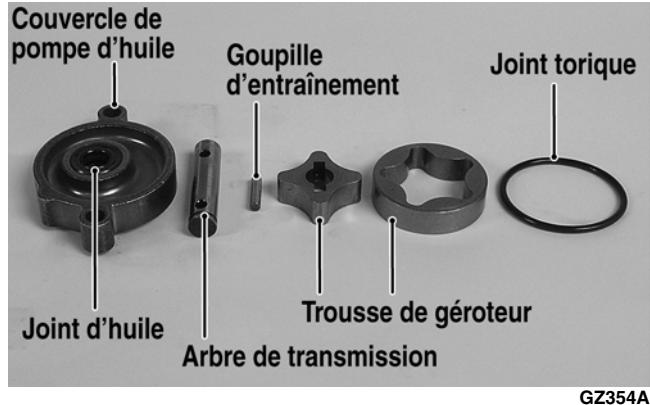
GZ355

4. Inspectez le couvercle de pompe à huile afin de rainurage, décoloré ou des cannelures. Remplacez s'il est endommagé.



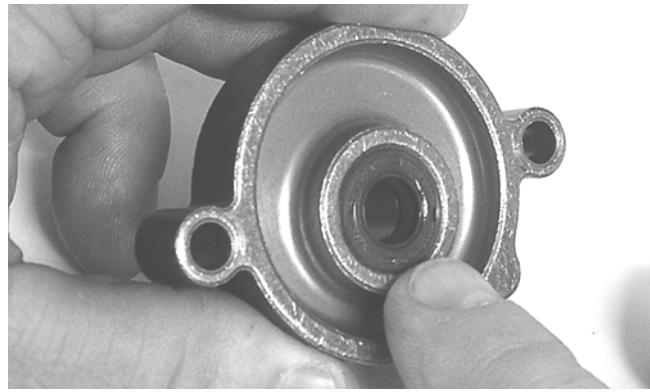
GZ358

5. Inspectez l'arbre de transmission de la pompe à huile et la goupille d'entraînement pour de l'usure excessif ou des rainurages. Remplacez tel qu'il est requis.



GZ354A

6. Retirez le joint d'huile du couvercle de pompe à huile.



GZ365

Assemblage

- Installez un joint d'huile nouveau dans le couvercle de pompe à huile; puis enduez les lèvres du joint avec la graisse et installez l'arbre de transmission de la pompe du côté joint.

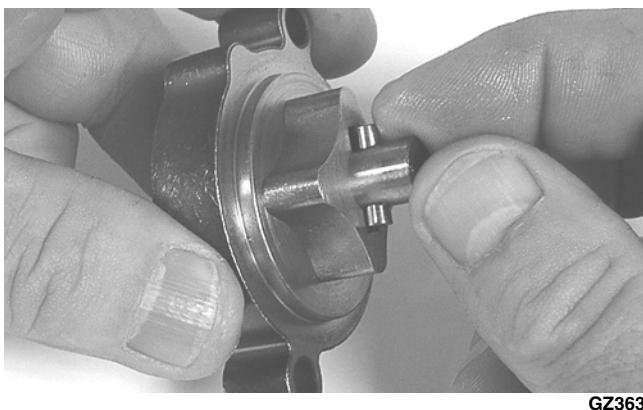
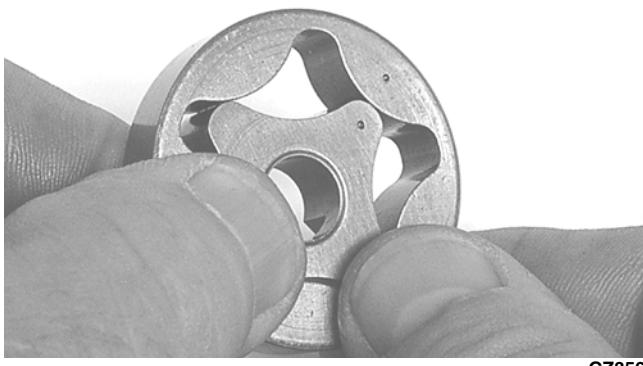


GZ359

- Notant les points de référence sur la trousse de gérateur, séparez le rotor interne du rotor externe et avec le point de référence dirigé vers le couvercle de la pompe à huile, placez le rotor sur l'arbre; puis installez la goupille d'entraînement et poussez l'arbre dans le rotor.

VILEBREQUIN

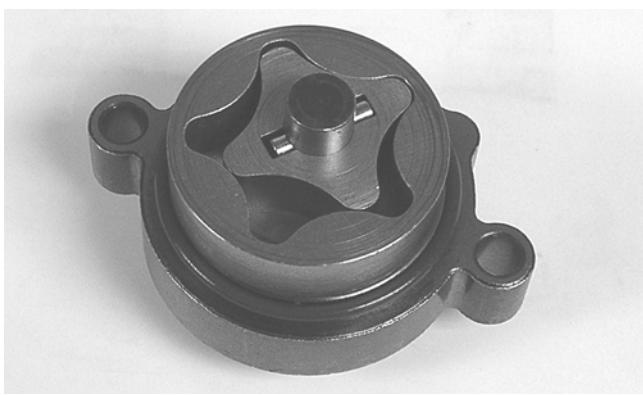
■**REMARQUE:** Le vilebrequin et la bielle d'accouplement est un ensemble non-réparable. Si tout composant est hors de spécification, l'ensemble doit être remplacé.



3. Avec le point de référence du rotor externe dirigé vers le couvercle de la pompe à huile, installez le rotor sur le rotor interne.

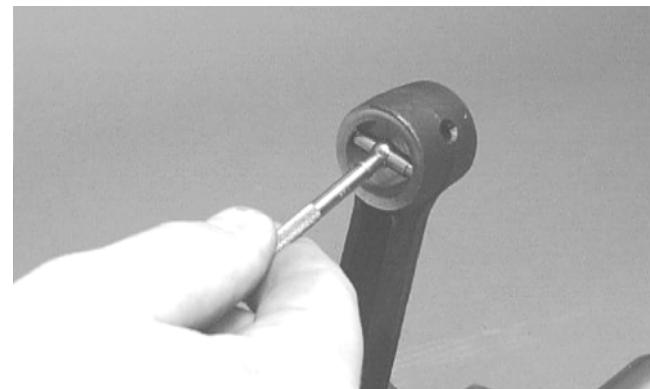


4. Placez un nouveau joint torique à l'extérieur du couvercle de la pompe à huile. Le montage de la pompe à huile est maintenant prêt pour le montage dans le carter de moteur.



Mesurage de la bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité)

1. Insérez une jauge mâchoire dans l'alésage du pied de bielle, puis retirez la jauge et mesurez-la à l'aide d'un micromètre.



3

2. Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (déviation de la petite extrémité)

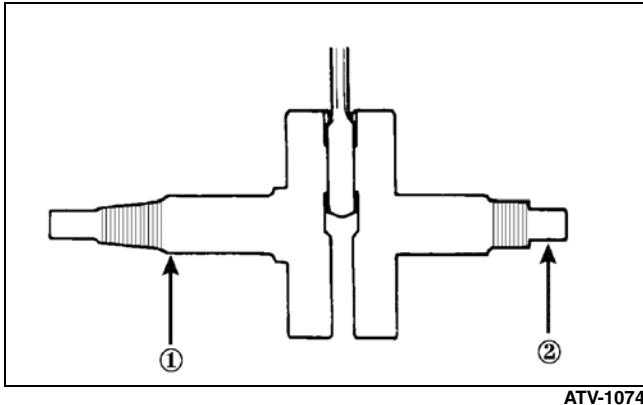
1. Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V et montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur contre le centre du tourillon du pied de bielle.
2. Mettez le comparateur à zéro et poussez la petite extrémité de la bielle à l'écart du comparateur mécanique.
3. La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (tête d'un côté à l'autre)

1. Poussez l'extrémité inférieure de la bielle d'un côté du tourillon de vilebrequin.
2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu entre la bielle et le tourillon de vilebrequin.
3. L'échelle de jeu acceptable doit être conforme aux spécifications.

Mesurage du vilebrequin (déviation)

1. Placez le vilebrequin sur un jeu de blocs en V.
2. Montez un comparateur mécanique et une base sur la plaque de surface. Positionnez le point de contact du comparateur au point 1 du vilebrequin.



- Mettez le comparateur à zéro et faites lentement pivoter le vilebrequin.

ATTENTION

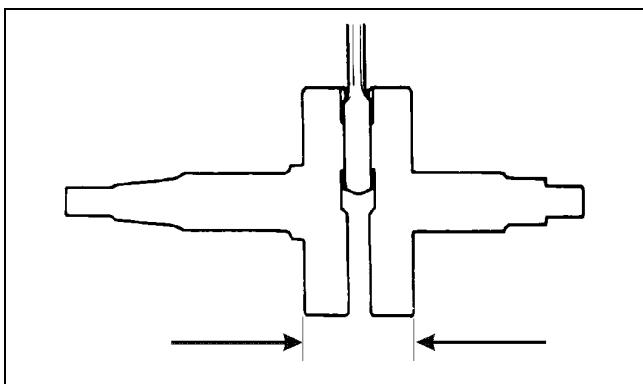
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

- La déviation maximale ne doit pas dépasser les spécifications.

REMARQUE: Procédez à la vérification de la déviation de l'autre côté du vilebrequin en positionnant le point de contact du comparateur au point 2 et en suivant les étapes 3 à 4.

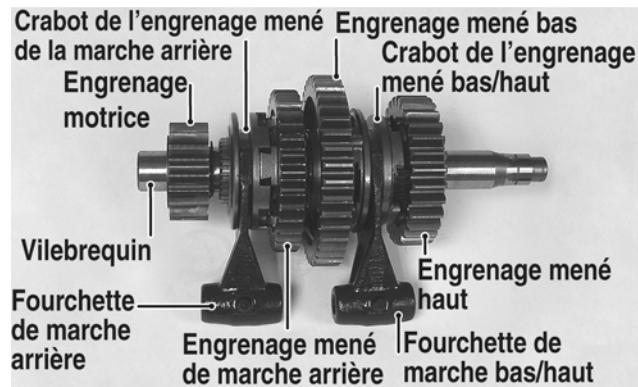
Mesurage du vilebrequin (contrepoids à contrepoids)

- À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la distance qui va du bord extérieur d'un contrepoids au bord extérieur de l'autre contrepoids.



- L'échelle de largeur acceptable doit être conforme aux spécifications.

ARBRE DE RENVOI

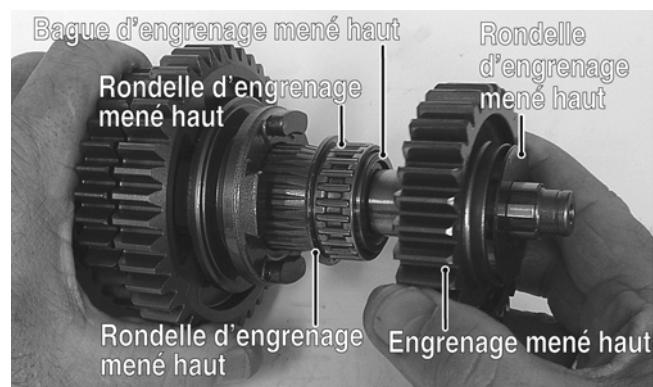


ATTENTION

Lors du désassemblage de l'arbre de renvoi, veillez à prendre note de l'orientation de chaque composant majeur (crabot, engrenage). Si un composant majeur est orienté dans la mauvaise direction lors de l'installation, la transmission pourra être endommagée et/ou fonctionnera incorrectement. Dans les deux cas, un désassemblage puis un ràssemblage complet sera nécessaire.

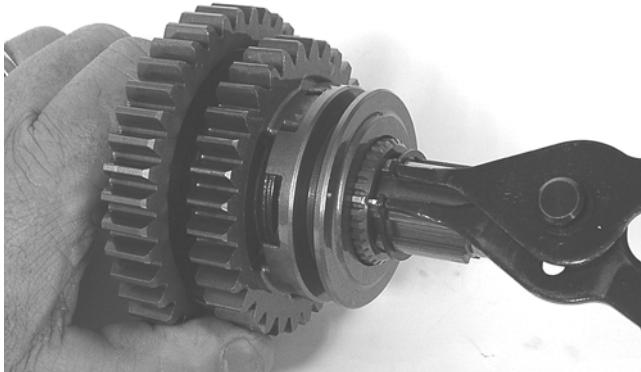
Désassemblage

- Retirez les fourchettes de boîte en notant les emplacements pour le montage; puis retirez la rondelle externe de l'engrenage mené haut, l'engrenage mené haut, le palier de l'engrenage mené haut, le coussinet de l'engrenage mené haut et la rondelle interne de l'engrenage mené haut.



- Retirez la roue menante; puis retirez l'anneau élastique fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet à l'arbre intermédiaire.





GZ312

3. Retirez le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet.



GZ313A

4. Retirez l'anneau de retenue fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet; puis retirez la rondelle et l'engrenage.



GZ314

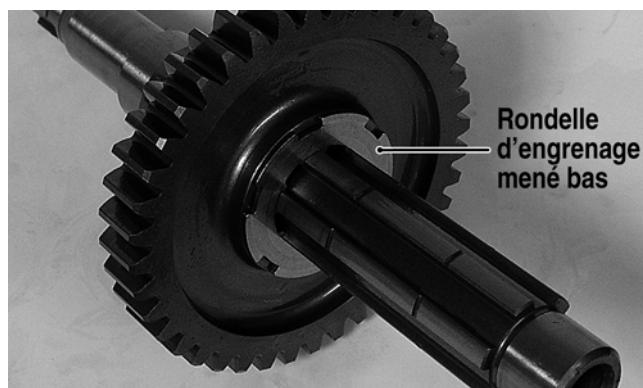
5. Retirez la rondelle de la marche arrière menée; puis retirez la rondelle frein de l'engrenage mené bas.



GZ320



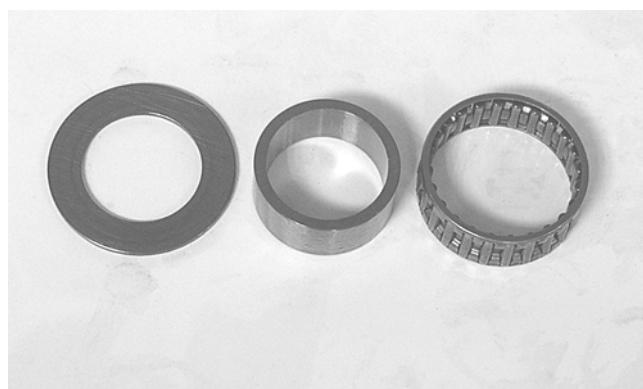
GZ319



3

GZ318A

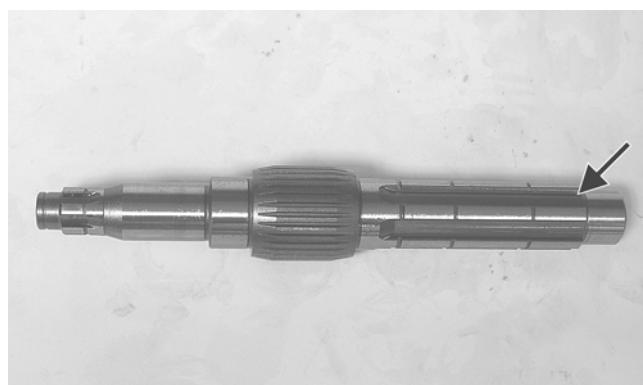
6. Retirez l'engrenage mené bas. Retenez un palier, un coussinet et un anneau de butée.



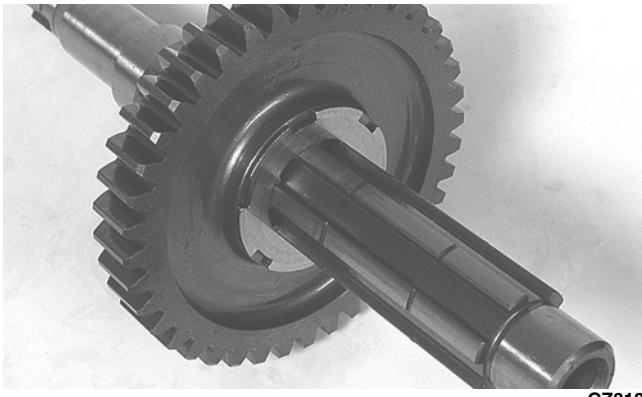
GZ316

Assemblage

1. De l'extrémité de l'engrenage d'entraînement, installez une rondelle frein, un coussinet et un palier; puis installez l'engrenage mené bas et la rondelle.



GZ317A

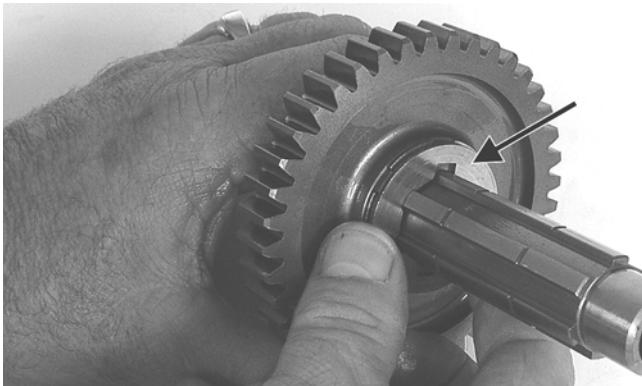


GZ318

2. Installez la rondelle frein de l'engrenage mené bas; puis, installez la rondelle interne de l'engrenage mené de la marche arrière.

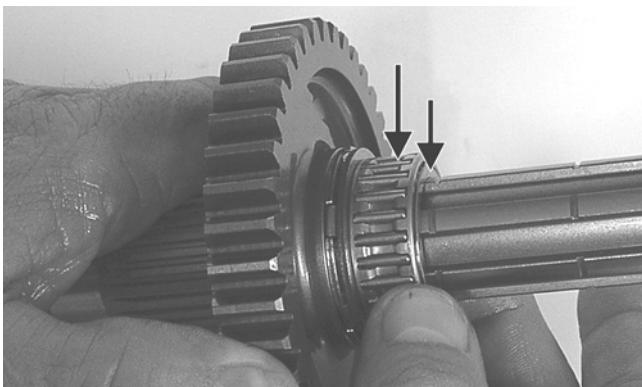


GZ319B



GZ320A

3. Installez la bague menée de marche arrière et le roulement; puis installez l'engrenage menée de marche arrière.

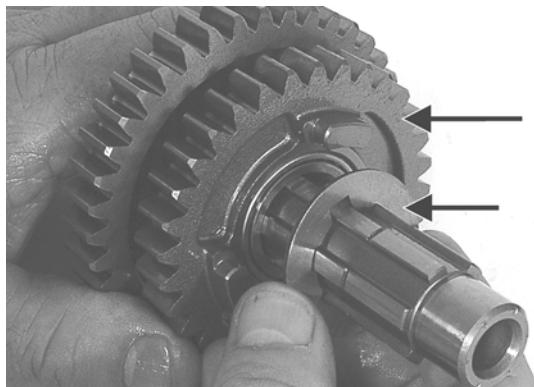


GZ286A



GZ287

4. Installez la rondelle externe de l'engrenage mené de la marche arrière; puis fixez le montage de l'engrenage mené de la marche arrière avec un anneau de retenue.



GZ288A

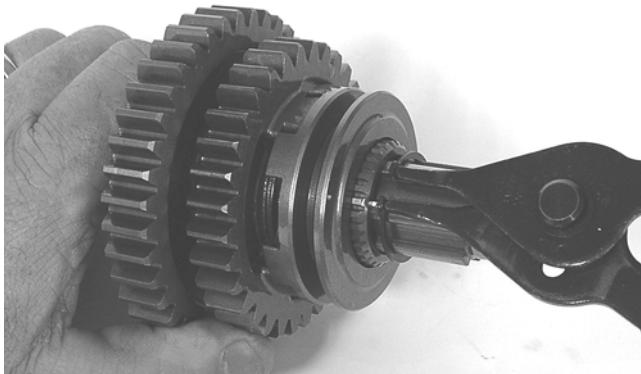


GZ314

5. Installez le crabot et l'engrenage mené de la marche arrière sur l'arbre intermédiaire et fixez avec un anneau de retenue.

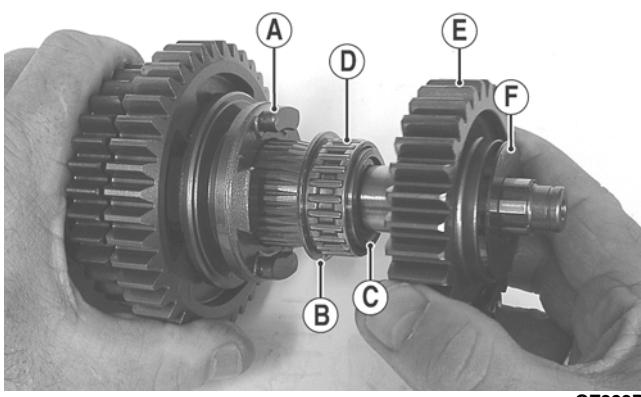


GZ313A



GZ312

6. À l'opposé de l'extrémité de l'arbre intermédiaire, installez le crabot de l'engrenage mené haut/bas (A), l'anneau de butée (B), le coussinet (C), le palier (D), l'engrenage mené haut/bas (E) et la rondelle d'espace-ment (F).

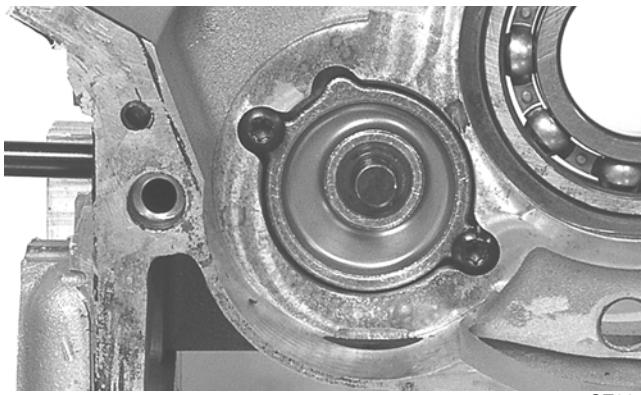


GZ283B

7. Installez la rondelle de la roue menante et les fourchettes de boîte. L'arbre intermédiaire est maintenant prêt pour l'installation.

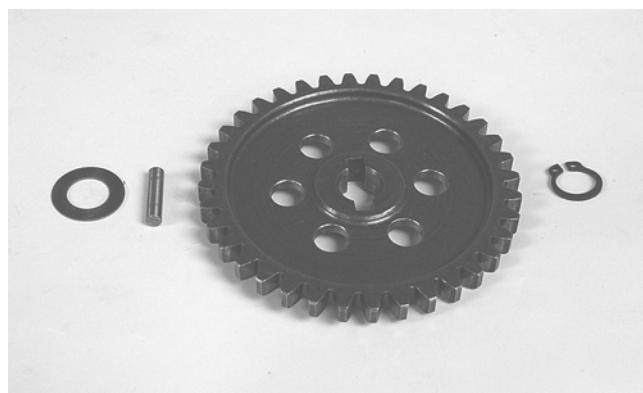
Assemblage d'une moitié du carter moteur

1. Installez le montage de la pompe à gérotoire de la pompe à huile et le couvercle de la pompe à huile dans le carter de moteur et fixez avec deux vis à capuchon. Revêtez les filetages avec du Loctite bleu n° 243 et serrez sécuritairement à 8 lb-pi.



GZ305

2. Installez une rondelle plate, une goupille d'entraînement et une roue menante sur l'arbre de pompe à huile; puis fixez avec un anneau de retenue (côté plat à l'écart de l'engrenage).



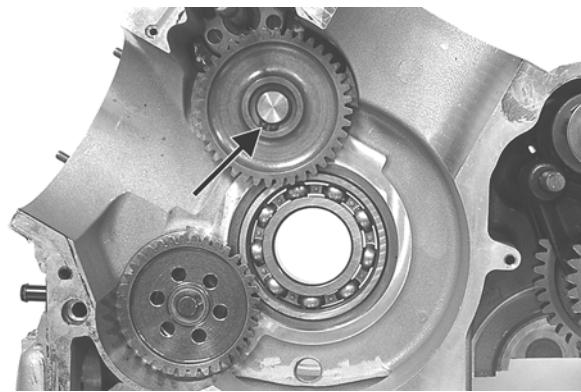
GZ347

3. Installez l'arbre de renvoi dans le carter moteur et fixez-le avec l'anneau à ressort (côté plat du côté opposé du roulement).



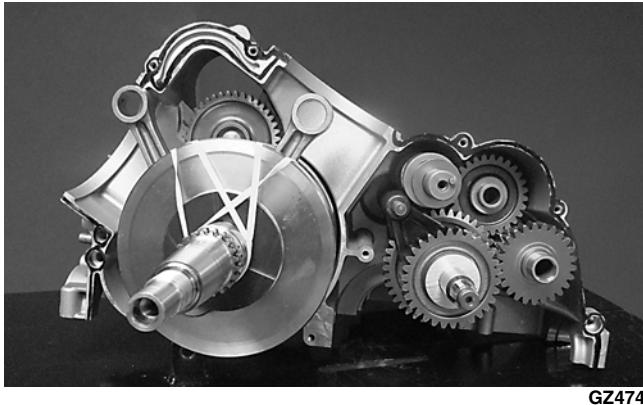
GZ463A

4. Installez l'engrenage de l'arbre intermédiaire sur l'arbre intermédiaire et fixez avec un anneau de retenue (côté plat à l'écart de l'engrenage).



GZ299A

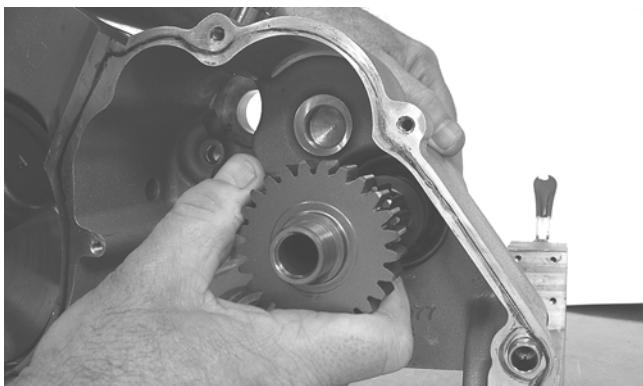
5. Utilisant des rubans élastiques pour supporter les bielles, installez avec soin le montage du vilebrequin dans le carter de moteur.



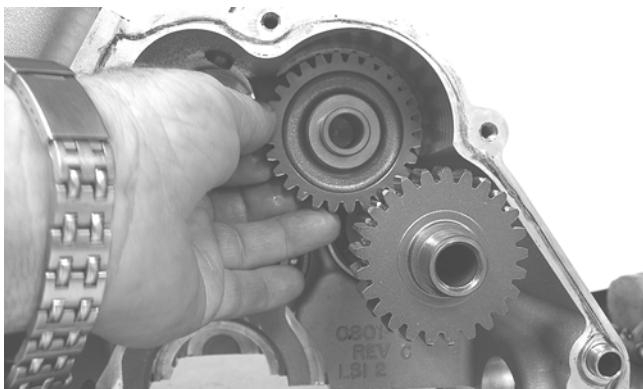
GZ474

■REMARQUE: Il sera nécessaire de faire tourner le vilebrequin en un mouvement de va-et-vient pour engager les dents des engrenages de la pompe à huile et de l'arbre intermédiaire.

6. Installez l'arbre de transmission; puis avec une rondelle plate à chaque extrémités du montage du pignon inverseur, installez dans le carter de moteur.

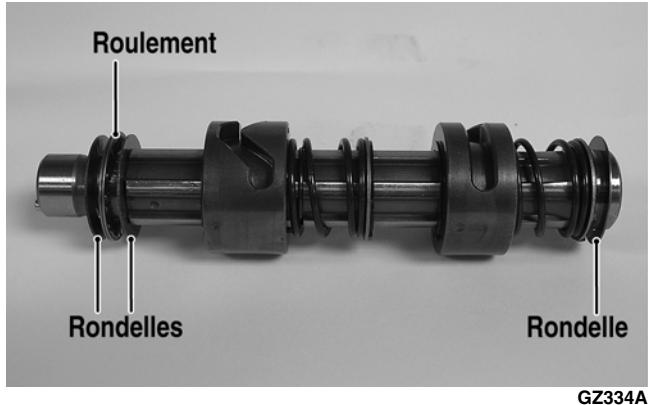


GZ332

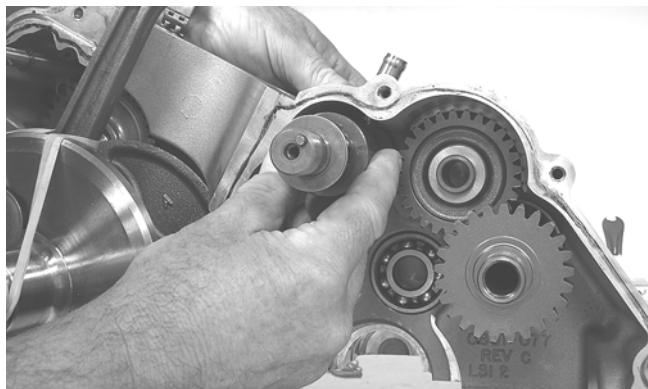


GZ333

7. Installez l'arbre d'entraînement d'engrenage dans le carter de moteur en vous assurant que la rondelle plate est en place sur l'extrémité de carter droit et du montage du palier sur l'extrémité du changement de vitesses.

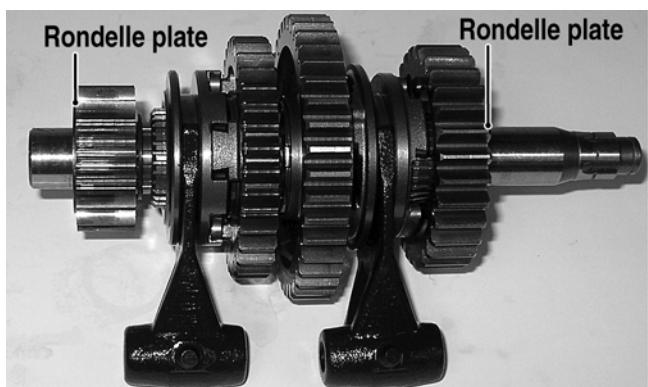


GZ334A



GZ335

8. Placez la rondelle grande sur la roue menante de l'arbre intermédiaire et la petite rondelle sur l'extrémité de l'engrenage mené haut; puis avec les fourchettes de boîte et l'arbre de fourchettes de boîte, installez le montage de l'arbre intermédiaire dans le carter de moteur.

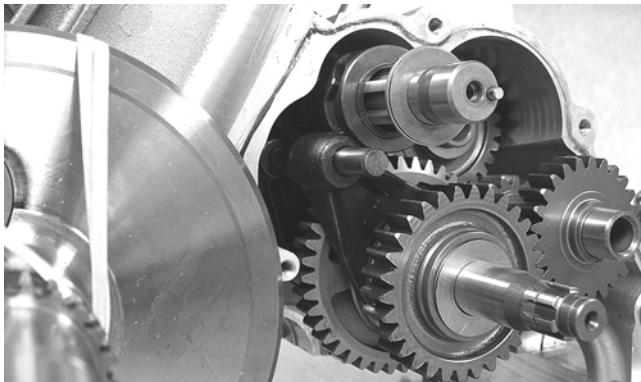


GZ280B

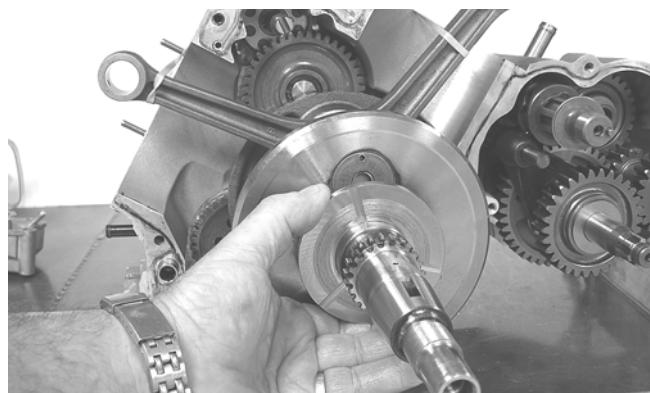


GZ336

- Engagez les fourchettes de boîte dans l'arbre de changement de vitesse et poussez l'arbre de fourchettes de boîte dans le carter de moteur.



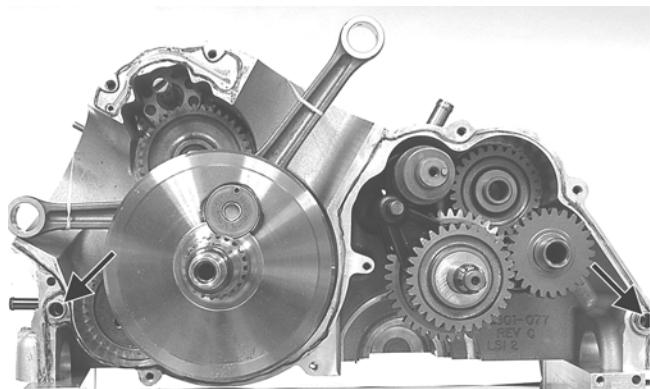
GZ339



GZ341

- Installez les deux goupilles d'alignement; puis appliquez une perle fine de scellant silicone à la surface de connexion du carter moteur.

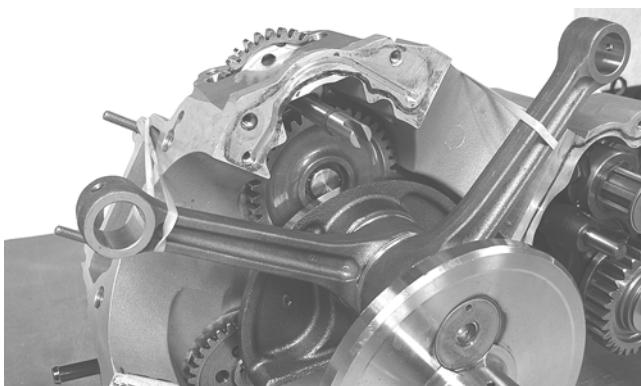
3



GZ345A

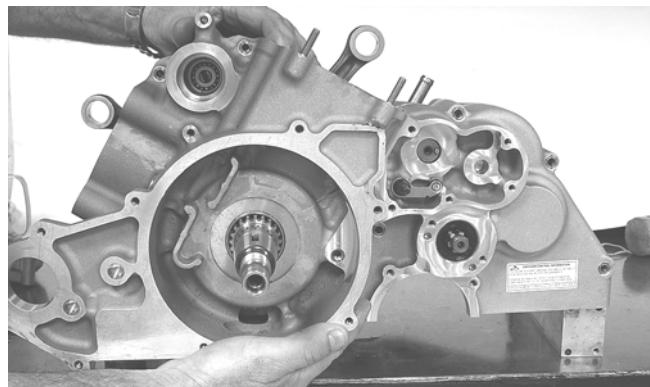
Raccordement des moitiés du carter moteur

- Utilisant des rubans élastiques, supportez les bielles pour aligner les alésages du cylindre.



GZ340

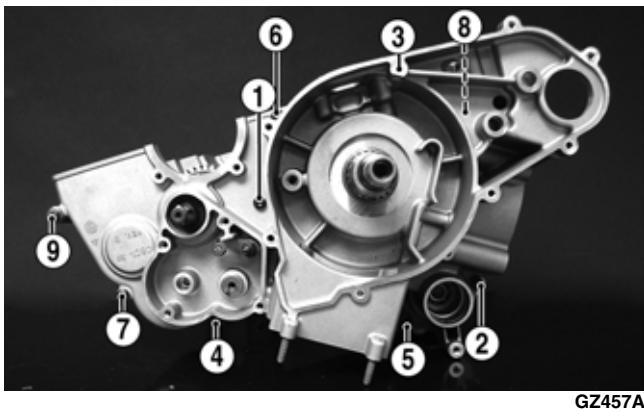
- Enduez chaque côté avec l'huile de moteur; puis installez la rondelle d'espacement sur le vilebrequin avec le radius dirigé vers le vilebrequin.



GZ342

- Serrez les vis à capuchon de 6 mm à 8 lb·pi et les vis à capuchon de 8 mm à 20 lb·pi en utilisant le modèle illustré et tournez les arbres fréquemment pour assurer qu'il n'y a pas de grippage.

■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière afin de vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas.

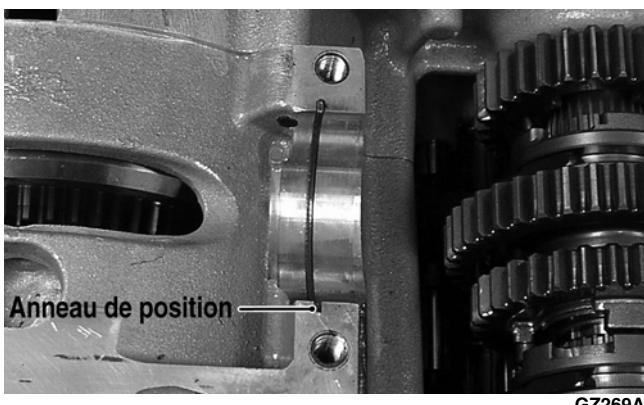


GZ457A

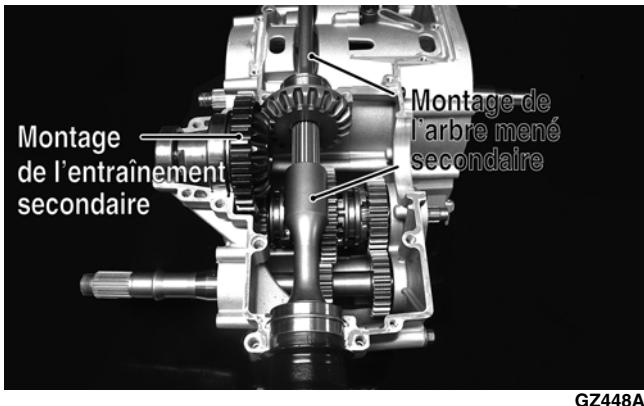
■REMARQUE: La vis à capuchon n° 8 est installée du côté droit.

■REMARQUE: Si les ensembles d'engrenages d' entraînement/d'arbre mené secondaires ont été démontés, référez-vous à la section Révision des composants centraux du carter moteur pour connaître le bon contact des dents et le jeu d'engrènement.

6. Installez l'anneau de position dans l'ensemble carter moteur; installez ensuite l'ensemble d'arbre mené secondaire et l'ensemble d' entraînement secondaire en veillant à ce que l'anneau de position et le palier soient correctement engagés.

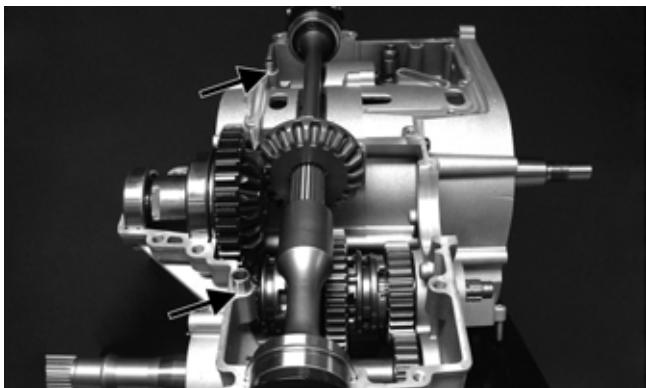


GZ269A



GZ448A

7. Assurez-vous que les goupilles de positionnement sur les roulements avant et arrière sont installés correctement dans le carter moteur.
8. Installez deux goupilles de positionnement dans l'ensemble carter moteur du haut; appliquez ensuite un petit boudin de silicone au couvercle du carter moteur inférieur.

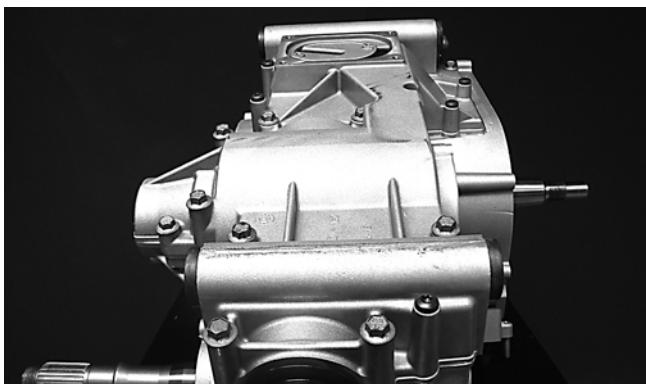


GZ452A



GZ451

9. Placez soigneusement le couvercle du carter moteur inférieur sur les moitiés réunies du carter moteur; serrez ensuite les vis à capuchon. Serrez les vis à capuchon de 6 mm à un couple de 8 lb-pi et les vis à capuchon de 8 mm à un couple de 20 lb-pi.



GZ447

10. Installez la crêpine d'huile; appliquez ensuite un petit boudin de silicone au capuchon de la crêpine d'huile et serrez les vis à capuchon. Serrez à un couple de 8 lb-pi.

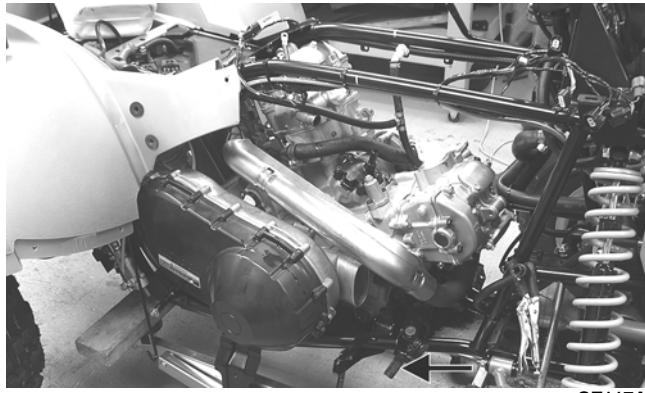
☞ À CE STADE

Après avoir complété le centre des composants du carter de moteur, procédez à l'Installation des composants du côté droit, à l'Installation des composants du côté gauche et à l'Installation des composants du dessus.

Installation du moteur/de la transmission

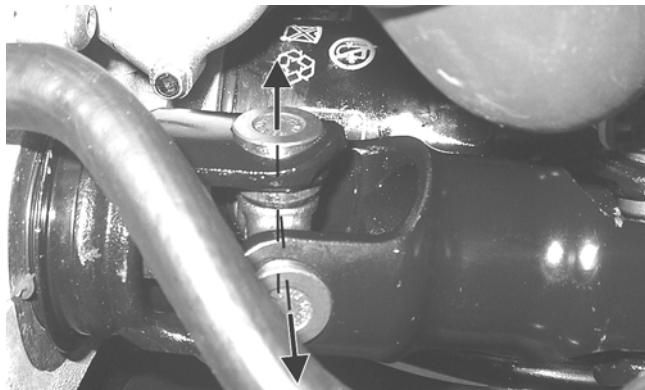
REMARQUE: Arctic Cat recommande que de nouveaux joints et joints torique soient installés lors de toute révision du VTT.

1. Tournez l'organe de transmission avant pour placer le joint de cardan de la fourche d' entraînement de sortie en plan horizontal; puis fixez l'arbre de transmission au côté droit et contre le moteur.



GZ117A

2. Installez le moteur/transmission dans le châssis du côté droit.
3. Tournez l'organe de transmission à 90°; puis soulevez l'avant du moteur suffisamment pour engager l'arbre cannelé dans le différentiel avant. Baissez l'avant du moteur.

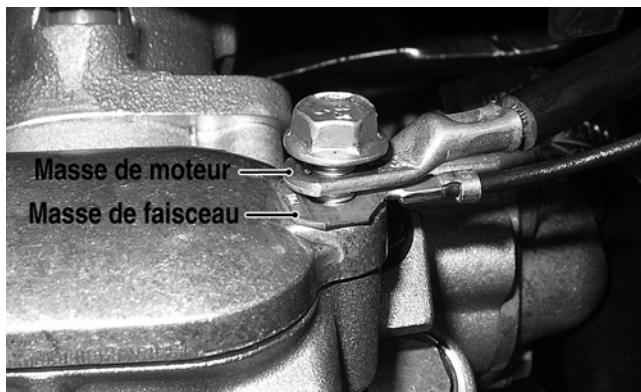


GZ110A



GZ119

4. Alignez le flasque d' entraînement de sortie arrière et le flasque de la fourche et installez les vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.
5. Alignez le moteur avec les tasseaux de montage et insitez les boulons traversant avec des rondelles plate; puis installez les écrous à bride et serrez à 45 lb-pi.
6. Connectez le tuyau de refroidissement et serrez les colliers bien.
7. Fixez les masses de harnais et de moteur au moteur et serrez la vis à capuchon à 8 lb-pi.



GZ064A

3

8. Installez les bobines d'allumage et serrez les vis à capuchon à 7 lb-pi; puis branchez les fils primaire, les masses et les capuchons de bougies.
9. Branchez le raccord de bobine de stator et le raccord de capteur de position de vilebrequin; puis branchez le raccord de contacteur de position de marche.

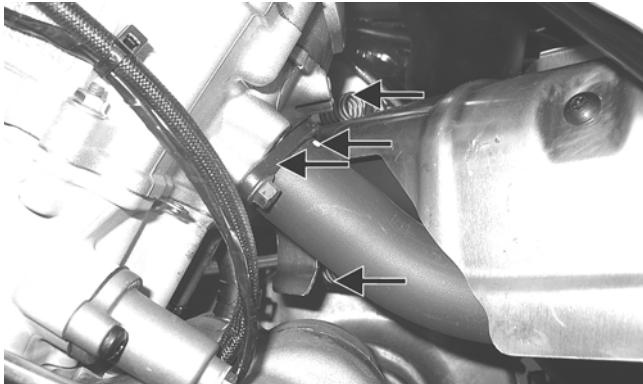


GZ069A

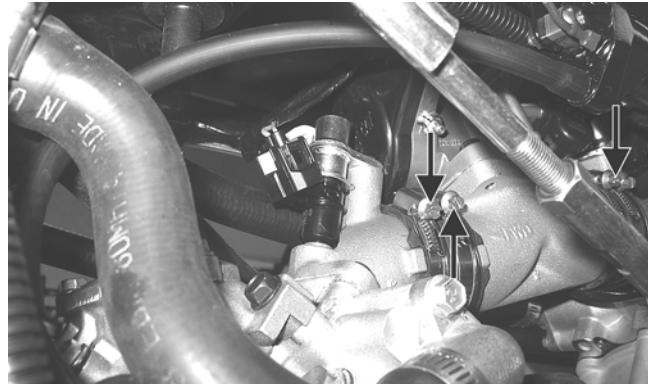


GZ368B

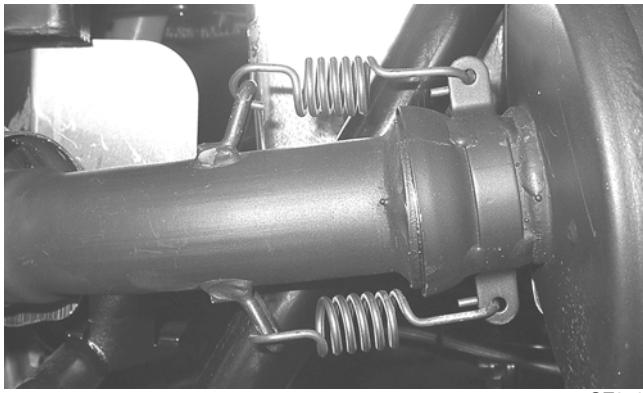
10. Installez les tuyaux d'échappement avant et arrière avec des joints «grafoil» nouveaux et serrez les écrous de retenue à 20 lb-pi; puis installez le silencieux et connectez tout ressorts de jonction d'échappement.



GZ099A

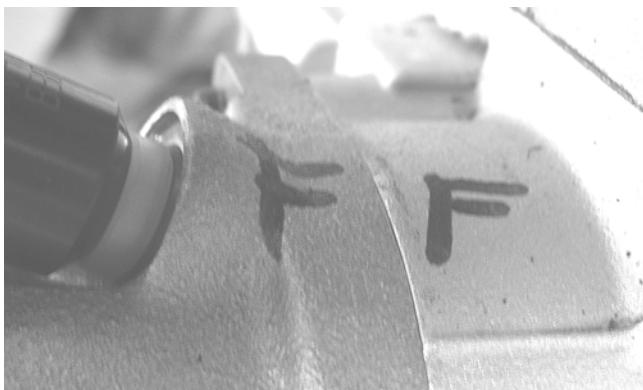


GZ090B



GZ372

11. Installez les tubulures d'admission et serrez à 8 lb-pi; puis installez le corps d'accélérateur et fixez avec le colliers de tuyau.

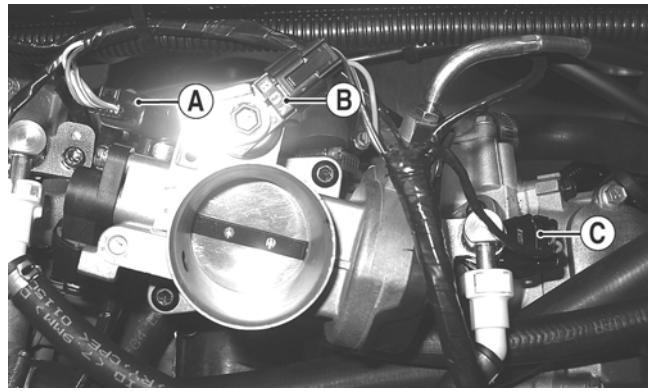


GZ106



GZ107

12. Connectez l'injecteur de carburant, le raccord de CPA (A), le raccord de capteur de MAP (B) et le raccord de soupape d'ISC (C).



GZ094A

13. Installez la tringlerie de marche avec des bagues et fixez-la avec les attaches en E.
14. Connectez les connecteurs du tuyau d'alimentation en essence aux rails de guidage d'essence; puis installez toutes attaches en nylon qui ont été retirées lors du démontage.



GZ124

15. Installez le logement du filtre à air et fixez au corps d'accélérateur avec un collier de tuyau; puis branchez le raccord de capteur d'IAT.



GZ013

16. Installez le tuyère de refroidissement de courroie trapézoïdale et des bottes. Serrez bien.
17. Installez le panneau carrosserie avant, les marchepieds, les repose-pieds et la porte-bagages avant; puis installez les vis à capuchon de châssis-à-support de pare-chocs supérieur (voyez la section 8).
18. Branchez le câble négatif de batterie; puis fixez la batterie avec la plaque d'outils et installez le siège.
19. Versez la quantité appropriée d'huile de moteur/transmission et de réfrigérant; puis démarrez le moteur et permettez au moteur de réchauffer à la température d'opérer.
20. Inspectez afin des fuites de liquide; puis découpez le moteur et vérifiez les niveaux des fluides (voyez la section 2).

3

SECTION 4 – CARBURANT/ LUBRIFICATION/REFROIDISSEMENT

4

TABLE DES MATIÈRES

Carburant/lubrification/refroidissement.....	4-2
Spécifications du carburateur (650)	4-2
Schémas du carburateur (650).....	4-2
Carburateur (650).....	4-2
Étrangleur électrique (650).....	4-7
Injection de carburant électronique (EFI)	4-8
Jeu du câble d'accélérateur	4-10
Tr/min du moteur (au ralenti)	4-11
Réservoir d'essence.....	4-11
Filtre/pompe à huile.....	4-12
Testage de la pression de la pompe à huile.....	4-12
Radiateur d'huile (700/1000).....	4-13
Système de refroidissement liquide	4-13
Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant (EFI)	4-17
Pompe à carburant à impulsions d'aspiration (650).....	4-18
Dépannage (650)	4-20
Dépannage (EFI).....	4-20

Carburant/lubrification/ refroidissement

■REMARQUE: Arctic Cat recommande l'usage de nouveaux joints, écrous de blocage et joints d'étanchéité lors de la révision du moteur/de la transmission.

■REMARQUE: Certaines des photographies et des illustrations qui figurent dans la Partie II sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas censées représenter des conditions réelles.

■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.

OUTILS SPÉCIAUX

Le technicien assurant la révision d'un engrenage doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition. Référez-vous au Catalogue d'outils spécialisés pour la description d'outil approprié.

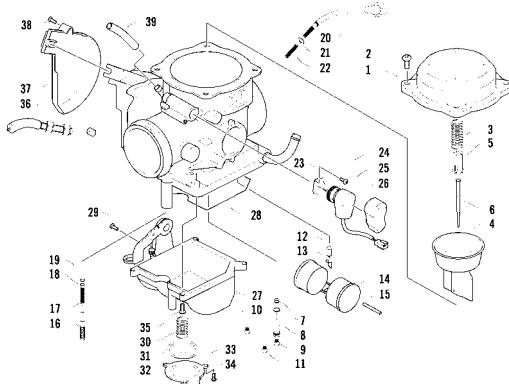
Description	n/p
Tachymètre	0644-275
Trousse de test de pression d'huile	0644-495
Outil de retrait du joint étanchéité	0644-072
Harnais de test d'étrangleur électrique	0444-247

■REMARQUE: Vous pouvez vous procurer les outils spéciaux auprès du service des pièces détachées d'Arctic Cat.

Spécifications du carburateur (650)

Carburateur	Keihin CVK36
Gicleur principal	132 (FIS) 138 (Mud Pro)
Gicleur lent	40
Réglage de la vis pilote (nombre de tours)	2 ½ (FIS) 2 ¼ (Mud Pro)
Pointeau de gicleur	NLVB (FIS) NFKS (Mud Pro)
Tr/min de ralenti (moteur chauffé)	1250 à 1350
Gicleur du démarreur	85
Hauteur du levier de flotteur	17 mm (0,7 po)
Jeu du câble d'accélérateur (au levier)	3 à 6 mm (1/8 à 1/4 po)

Schémas du carburateur (650)



LÉGENDE

1. Couvercle	14. Flotteur	27. Ensemble de cuve à flotteur
2. Vis	15. Goupille de flotteur	28. Joint torique
3. Ressort	16. Vis pilote	29. Vis
4. Piston à vide	17. Ressort	30. Ressort
5. Siège de ressort	18. Rondelle	31. Ensemble de diaphragme
6. Pointeau de gicleur	19. Joint torique	32. Boîtier de pompe
7. Gicleur à pointeau	20. Vis de réglage du ralenti	33. Anneau en U
8. Support de gicleur	21. Rondelle	34. Vis
9. Gicleur principal	22. Ressort	35. Vis
10. Gicleur lent	23. Plaque	36. Câble de l'accélérateur
11. Gicleur du démarreur	24. Vis	37. Couvercle
12. Soupape à flotteur	25. Volet de départ électrique	38. Vis
13. Attache	26. Couvercle du volet de départ	39. Tuyau d'aération

0740-600

Carburateur (650)

AVERTISSEMENT

Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

RETRAIT

1. Retirez le siège.
2. Au besoin, pour accéder au carburateur, retirez le col d'admission d'air, le couvercle du logement du filtre à air ou le logement du filtre à air.
3. Déconnectez le tuyau de carburant entre le carburateur et la pompe à carburant.
4. Desserrez les colliers de retenue. Retirez le carburateur du tuyau d'admission.
5. Retirez la vis qui fixe le couvercle de l'actionneur d'accélérateur au carburateur, puis retirez le couvercle.



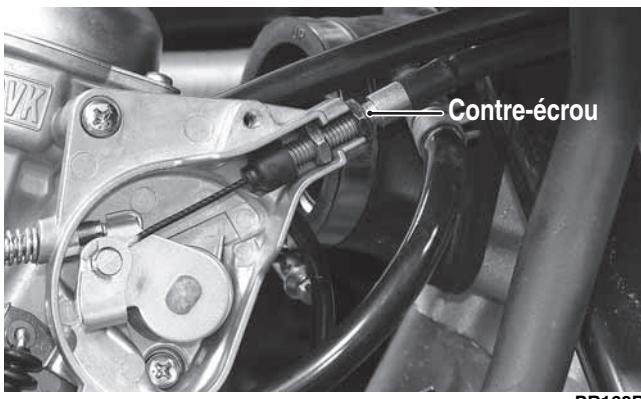
PR154B

6. Retirez le câble de l'accélérateur du bras de l'actionneur.



PR162C

7. Desserrez le contre-écrou extérieur qui fixe le câble de l'accélérateur au carburateur, puis orientez le câble à l'écart.



PR162B

8. Débranchez le fil électrique de l'étrangleur du harnais électrique.
9. Déconnectez le tuyau d'aération, puis retirez le carburateur.

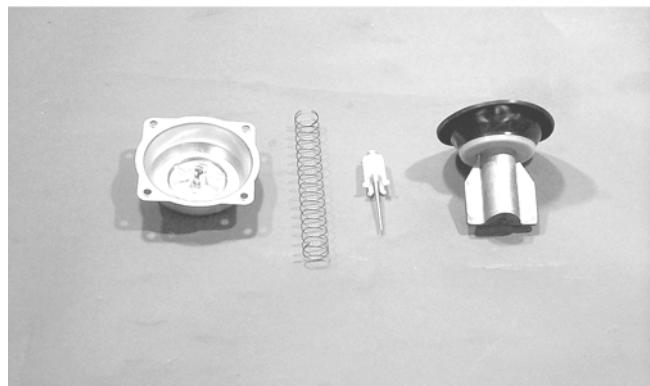
DÉSASSEMBLAGE

1. Retirez les quatre vis à tête cruciformes qui fixent le couvercle du dessus, puis retirez celui-ci.



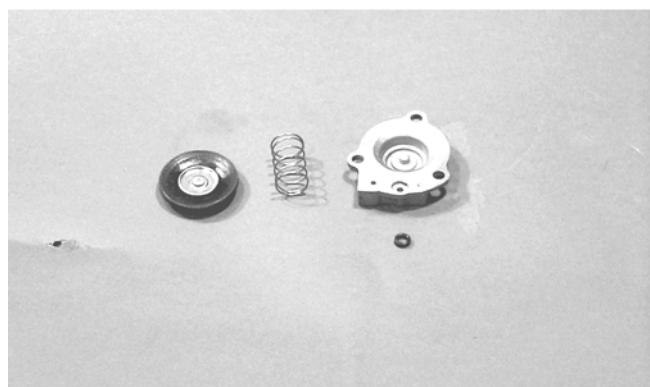
CH015D

2. Retirez l'ensemble du piston à vide du corps du carburateur. Prenez note d'un ressort, d'un siège de ressort et du pointeau de gicleur.



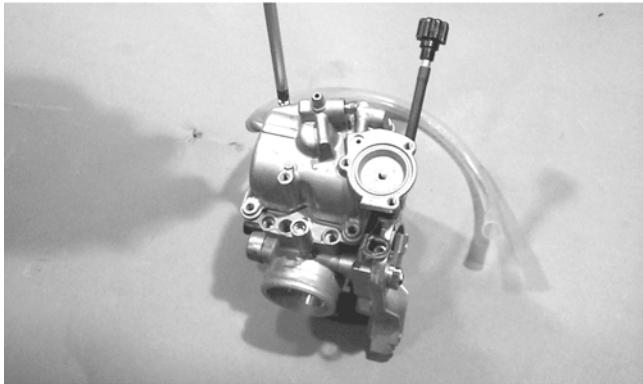
CC746

3. Retirez les trois vis d'attache du logement de pompe. Prenez note de l'ensemble du diaphragme, du ressort et de l'anneau en U (dans le logement).

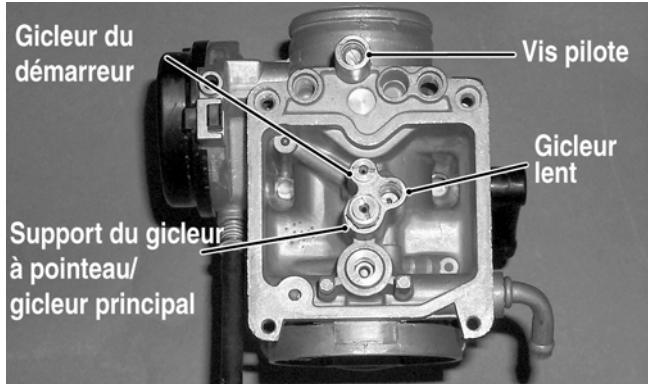


CC748

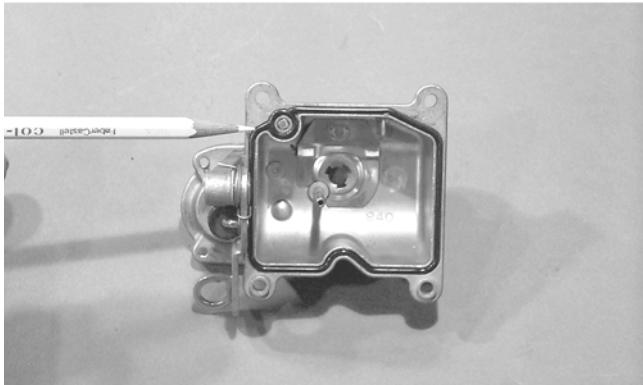
4. Retirez les vis à tête cruciformes qui fixent la cuve de flotteur; puis retirez la cuve. Prenez note du joint torique.



CC749

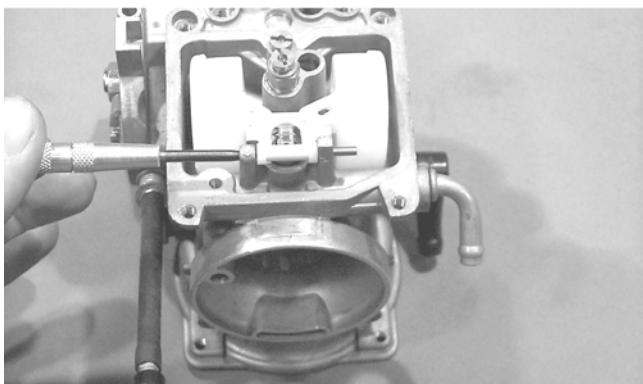


CC761A



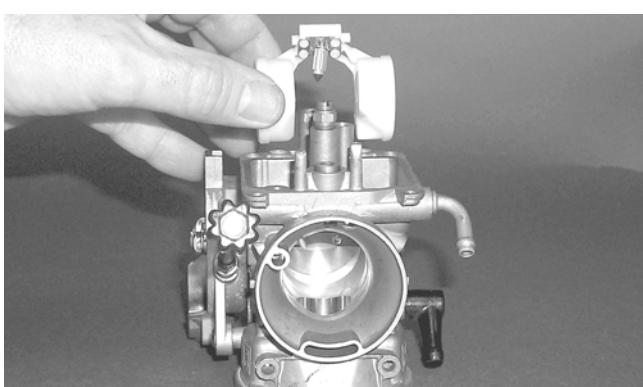
CC750

5. Retirez la goupille du flotteur.



CC752

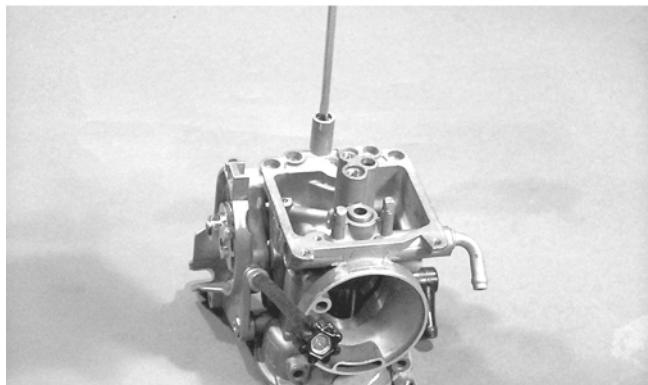
6. Soulevez l'ensemble flotteur du carburateur. Prenez note du soupape à flotteur.



CC753

REMARQUE: En prévision de la procédure d'assemblage, prenez note de l'emplacement des gicleurs, de la vis pilote et du support.

7. Fixez le support du gicleur à pointeau à l'aide d'une clavette, puis retirez le gicleur principal.
8. Retirez le support du gicleur à pointeau, puis retirez le gicleur à pointeau, le gicleur lent et le gicleur du démarreur.
9. Retirez la vis pilote. Prenez note du ressort, rondelle et joint torique.



CC758

10. Dévissez et retirez l'ensemble de vis de réglage du ralenti. Prenez note du ressort et de la rondelle.

NETTOYAGE ET INSPECTION

REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

Avertissement
Lors du séchage de composants à l'air comprimé, portez toujours des lunettes de sécurité.

Attention
NE PLACEZ AUCUN composant non métallique dans un solvant nettoyeur de pièces, sous peine de dommages ou de détérioration.

1. Placez tous les composants métalliques dans une vanne métallique et submergez le tout dans un nettoyant pour carburateur.
2. Laissez tremper pendant 30 minutes, puis rincez à l'aide de l'eau propre et chaude.
3. Lavez tous les composants non métalliques au savon et à l'eau. Rincez à fond.

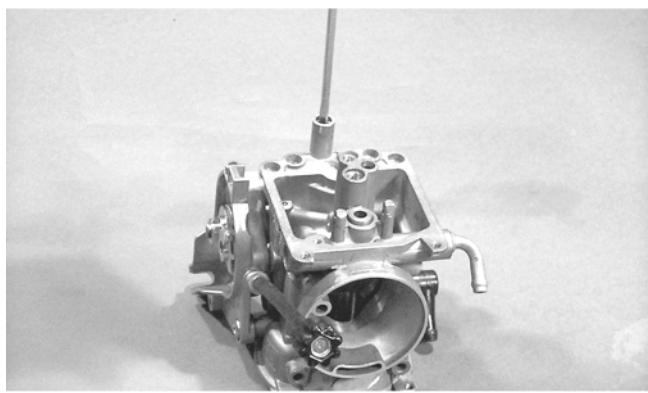
- Séchez tous les composants à l'air comprimé seulement, en vous assurant que tous les trous, orifices et conduits ne sont pas obstrués.
- Inspectez le corps du carburateur afin de repérer les fissures ou les imperfections dans le moulage.
- Inspectez le piston/diaphragme afin de repérer les fissures ou les imperfections dans le moulage.
- Inspectez le flotteur pour déceler les dommages.
- Inspectez le joint et les joints torique afin de repérer la distorsion, les déchirures ou les dommages perceptibles.
- Inspectez les pointes du pointeau de gicleur, de la vis pilote et de le gicleur à pointeau afin de repérer l'usure, les dommages ou la distorsion.
- Inspectez le gicleur lent et le gicleur principal afin de repérer les obstructions ou les dommages.

■REMARQUE: Si le gicleur lent est obstrué, le mélange sera extrêmement pauvre lors du fonctionnement au ralenti et en accélération partielle.

- Inspectez la soupape à flotteur afin de repérer l'usure ou le dommage.
- Inspectez l'épalement de montage du carburateur afin de repérer les dommages et de vous assurer qu'il est bien serré.

ASSEMBLAGE

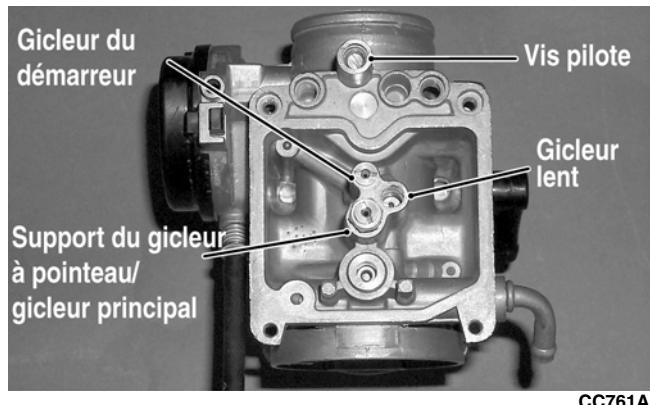
- Vissez l'ensemble de vis de réglage du ralenti dans le carburateur en vous assurant que la rondelle et le ressort sont correctement positionnés.
- Installez la vis pilote, ressort, rondelle et joint torique.



CC758

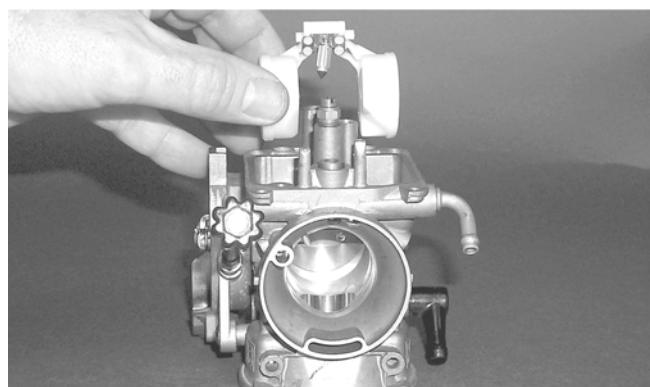
■REMARQUE: Tournez la vis pilote dans le sens horaire jusqu'à ce qu'elle soit légèrement installée; pour un réglage initial, tournez-la ensuite du nombre de tours recommandé dans le sens anti-horaire.

■REMARQUE: Prenez note de l'emplacement des gicleurs et du support lors de la procédure d'assemblage.



CC761A

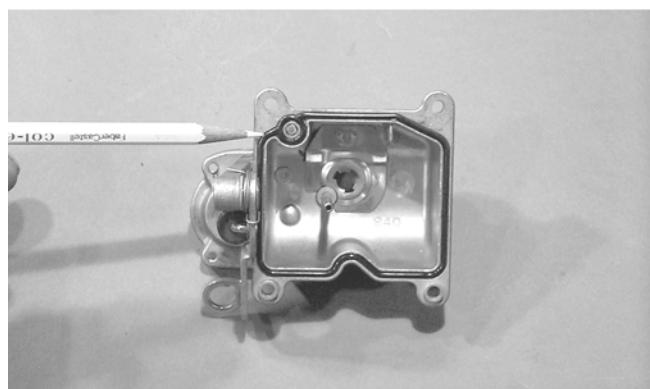
- Installez le gicleur lent. Serrez bien.
- Installez le gicleur principal dans le support du gicleur à pointeau et serrez bien; installez ensuite le gicleur à pointeau, l'ensemble du support du gicleur à pointeau dans le carburateur et serrez bien.
- Positionnez le flotteur (avec son soupape) et fixez-le au carburateur à l'aide de sa goupille.



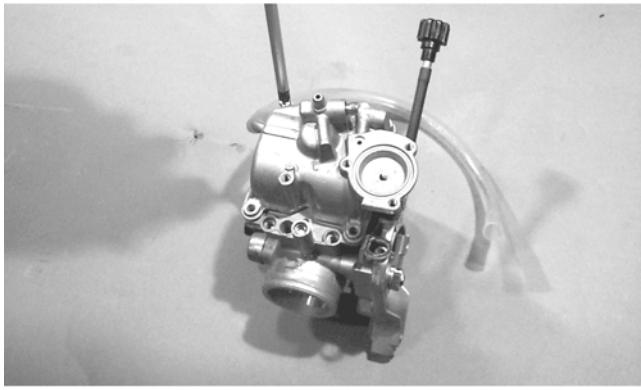
CC753

■REMARQUE: Vérifiez la hauteur du bras du flotteur en mettant le carburateur sur le côté avec le flotteur en contact avec le pointeau; puis, à l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la hauteur lorsque le bras du flotteur est en contact avec le pointeau. La hauteur du bras du flotteur devrait être de 17 mm (0,7 po).

- Positionnez la cuve en vous assurant que le joint torique est bien en place, puis fixez-la à l'aide des vis à tête cruciformes.

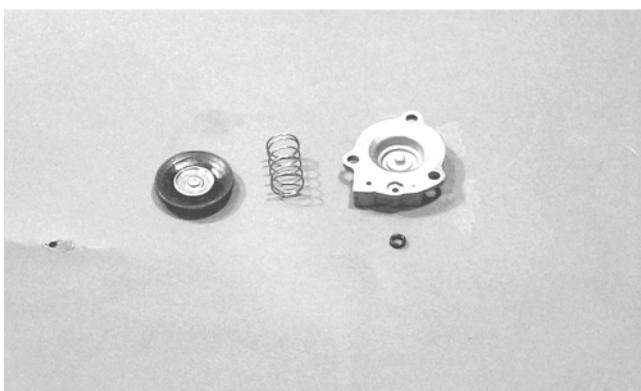


CC750



CC749

7. Placez l'anneau en U dans le logement de pompe. Positionnez le ressort et le diaphragme (son bord orienté vers le carburateur) sur le carburateur, puis fixez bien le tout à l'aide du logement de pompe et de trois vis. Serrez bien.

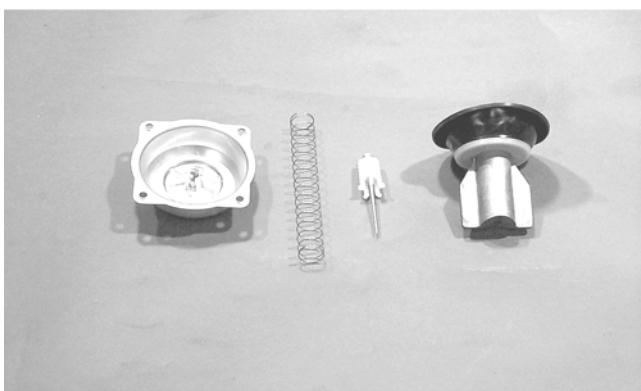


CC748

ATTENTION

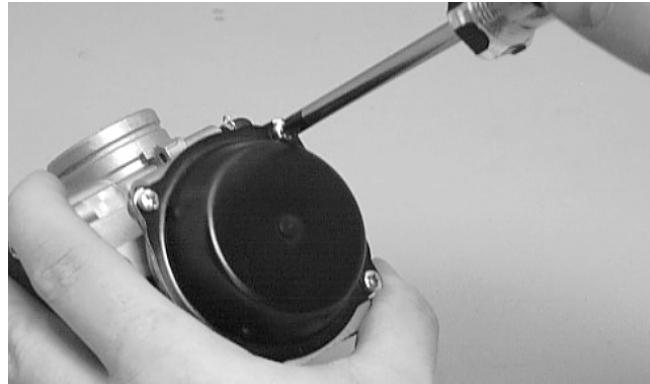
Il est important de pousser vers le bas le logement de pompe jusqu'à ce qu'il touche le carburateur pour s'assurer que le bord du diaphragme est installé correctement dans la gorge du carburateur. Si le diaphragme n'est pas installé correctement, des fuites se produiront.

8. Placez le pointeau de gicleur, le siège de ressort et le ressort dans le piston à vide, puis insérez-le tout dans le carburateur.



CC746

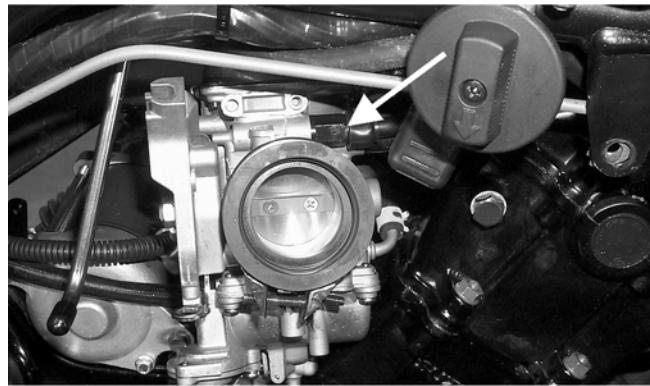
9. Positionnez le couvercle du dessus, puis fixez-le bien à l'aide des vis à tête cruciformes. Serrez bien.



CH015D

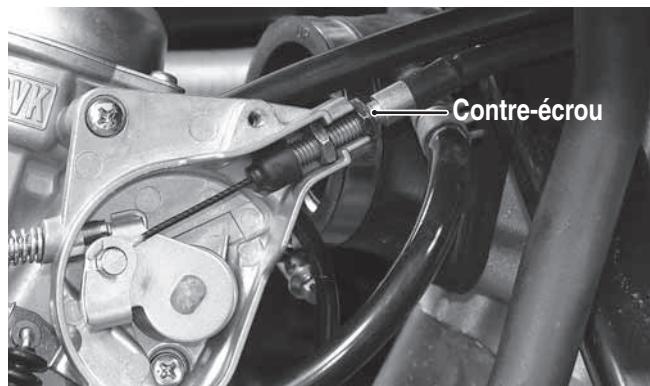
INSTALLATION

1. Connectez les tuyaux d'essence et d'aération au carburateur.
2. Raccordez le fil électrique de l'étrangleur au harnais électrique.



CC740A

3. Positionnez le câble de l'accélérateur et fixez-le en resserrant le contre-écrou extérieur.



PR162B

4. Connectez le câble de l'accélérateur au bras de l'actionneur.



PR162C

- Positionnez le couvercle de l'actionneur de l'accélérateur sur le carburateur, puis fixez-le à l'aide de la vis.



PR154B

- Assujettissez le carburateur au protecteur du filtre à air et au tuyau d'admission, puis fixez-le à l'aide des colliers.
- Connectez le tuyau du carburateur au réservoir d'essence.
- Au besoin, fixez le col d'admission d'air, le couvercle du logement du filtre à air ou le logement du filtre à air.
- Installez le siège.

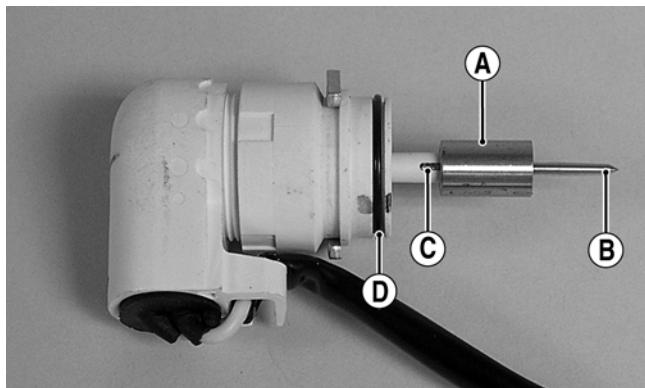
Étrangleur électrique (650)

RETRAIT

- Déconnectez le connecteur d'étrangleur électrique du faisceau de câblage; retirez ensuite la vis retenant le corps d'étrangleur au carburateur.
- Retirez soigneusement l'ensemble d'étrangleur du carburateur en prenant des précautions pour ne pas forcer le plongeur en le détachant du carburateur.

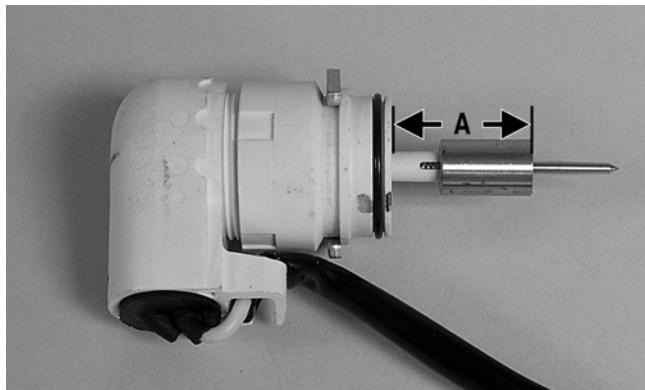
INSPECTION/ESSAI

- Vérifiez si le plongeur (A) présente des rayures ou des égratignures, si le bout de l'aiguille (B) est endommagé, si le ressort (C) est brisé et si le joint torique (D) est fissuré.



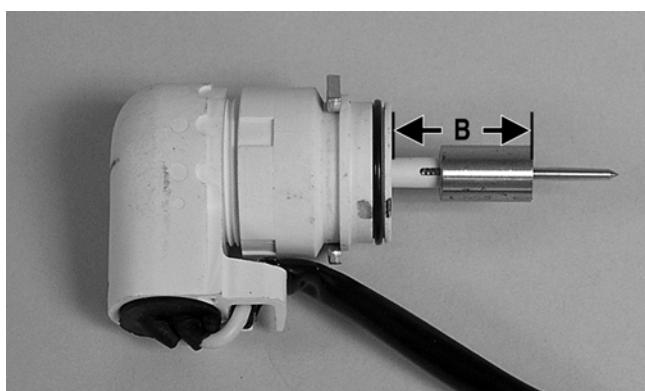
KC328A

- L'étrangleur étant à la température ambiante (environ 70 °F), mesurez l'allongement du plongeur. La mesure (A) devrait être de 18,6 à 19,1 mm.



KC328B

- Connectez le Harnais de test d'étrangleur électrique au connecteur d'étrangleur et à une source d'alimentation adéquate de 12 V c.c. pendant 2 à 3 minutes. Coupez l'alimentation et mesurez l'allongement du plongeur. La mesure (B) doit être de 22,1 à 23,4 mm.



KC328C

- Si l'étrangleur est endommagé ou si les mesures ne se situent pas à l'intérieur de la plage spécifiée, il faut remplacer l'étrangleur.

INSTALLATION

- Lubrifiez légèrement le joint torique du corps d'étrangleur; insérez ensuite soigneusement l'ensemble d'étrangleur dans le carburateur en prenant des précautions pour ne pas endommager le plongeur.
- Fixez l'étrangleur avec la vis et serrez fermement; connectez ensuite le connecteur d'étrangleur au faisceau de câblage.

Injection de carburant électronique (EFI)

⚠ AVERTISSEMENT

Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

DÉPANNAGE

1. Écoutez pour un "bruissement" harmonieux pour plusieurs seconds après le commutateur d'allumage est en position ON pour vérifier qui la pompe de carburant électronique opère. Si vous n'est entendez ce son, voyez Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant (EFI) de cette section.
2. Inspectez afin d'un icone EFI clignotèrent sur le LCD. Si EFI clignote, voyez Codes d'erreur de l'UCE (EFI) dans la section 5.
3. Assurez-vous que la quantité approprié d'essence propre est dans le réservoir d'essence.
4. Vérifiez la batterie est chargée suffisamment pour lancer le moteur à vitesse normale.
5. Vérifiez le logement du filtreur à air et filtreur à air for contamination. Nettoyez ou remplacez au besoin (voyez la section 2).

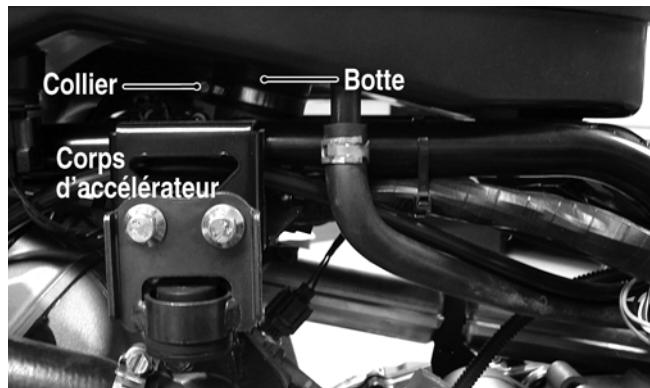
RETRAIT (H1)

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position OFF; retirez ensuite la clé du commutateur d'allumage.

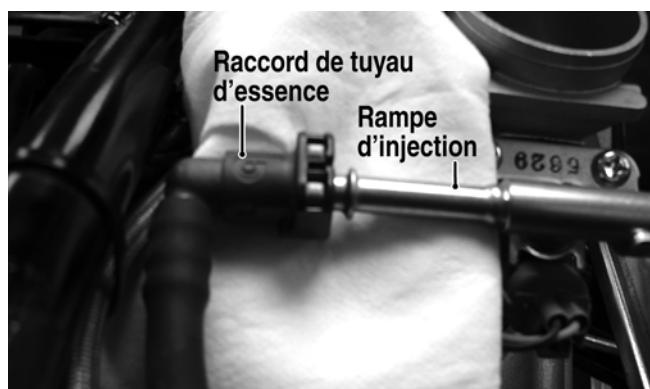
⚠ AVERTISSEMENT

Ne tournez pas le commutateur d'allumage à la position ON avec les tuyaux retirés. L'essence serait pompée par la pompe électrique à carburant, ce qui causerait un risque de sécurité.

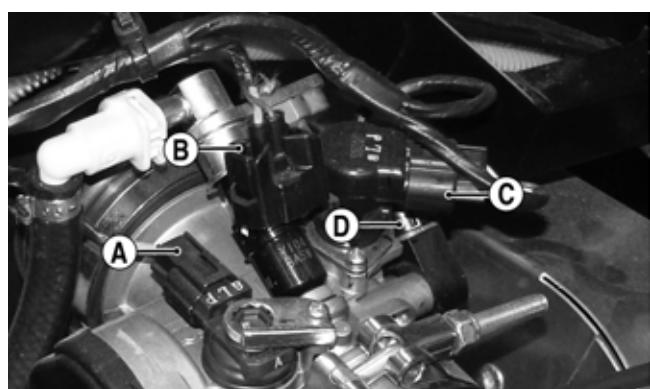
2. Retirez le siège; puis débranchez la batterie.
3. Retirez le couvercle du compartiment de rangement et le couvercle du boîtier du filtre à air; retirez ensuite le filtre à air.
4. Desserrez le collier qui fixent la botte de logement de filtre à air au l'entrée de corps d'accélérateur; puis retirez la botte du corps d'accélérateur.



5. Déconnectez en lentement le raccord de tuyau à essence qui vont la rampe d'injection.



6. Retirez la vis qui fixe le couvercle de l'actionneur d'accélérateur au corps de manette des gaz, puis retirez le couvercle.
7. Retirez le câble de commande des gaz du bras de l'actionneur.
8. Desserrez le contre-écrou extérieur qui fixe le câble de commande des gaz au corps de manette des gaz, puis orientez le câble à l'écart.
9. Retirez le capteur de MAP (A), le raccord d'injecteur de carburant (B), le raccord d'ISC (C), et le raccord de CPA (D).



- Retirez les vis à capuchon qui fixent le tuyau d'admission à la culasse et retirez le corps d'accélérateur; puis retirez le tuyau d'admission du corps d'accélérateur. Prenez note un joint torique.



FI104A

- Obtuez l'ouverture d'admission au moyen de ruban adhésif.

ATTENTION

Tout objet ou tout liquide pénétrant dans l'ouverture d'admission risque de tomber dans le moteur, causant de graves dommages en cas de rotation ou de démarrage du moteur.

RETRAIT (H2)

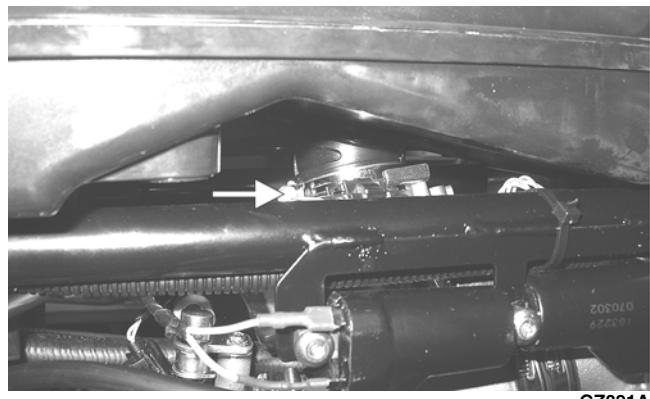
AVERTISSEMENT

Lorsque les tuyaux d'alimentation en essence sont retirés (autrement que pour la vérification de la pression), la batterie doit être déconnectée pour prévenir, par inadvertance, l'activation de la pompe à carburant électronique.

- Retirez la porte-bagages avant et le panneau de carrosserie (voyez la section 8).
- Débranchez les fils du capteur d'IAT; puis desserrez le collier et retirez la botte d'admission d'air du logement de filtre à air.

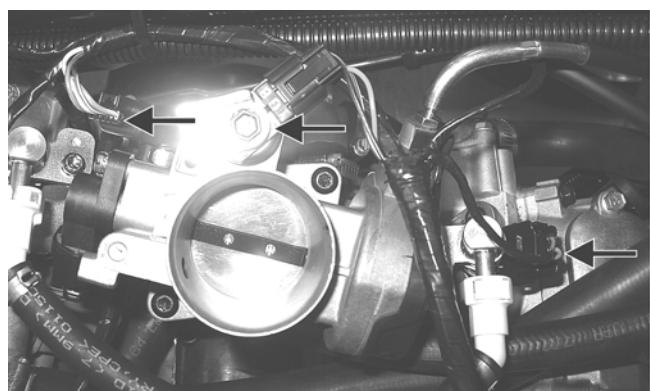


GZ379

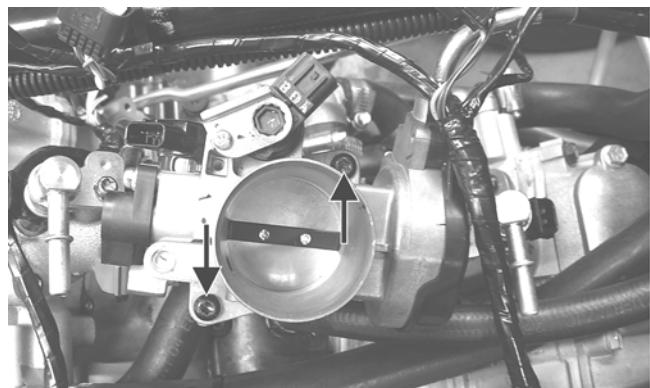


GZ091A

- Desserrez le collier sur la botte d'admission de corps d'accélérateur; puis retirez le logement de filtre à air du VTT.
- Débranchez les trois raccords de fils des capteurs sur le corps d'accélérateur; puis retirez les vis à capuchon qui fixent le corps d'accélérateur au tubulure d'admission.

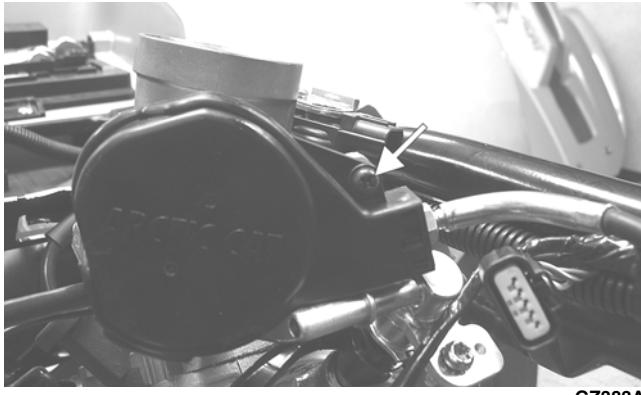


GZ094B



GZ381A

- Retirez le couvercle de bras d'accélérateur et débranchez le câble d'accélérateur; puis retirez le corps d'accélérateur du VTT.



GZ383A

- Obturez l'ouverture d'admission au moyen de ruban adhésif.

ATTENTION

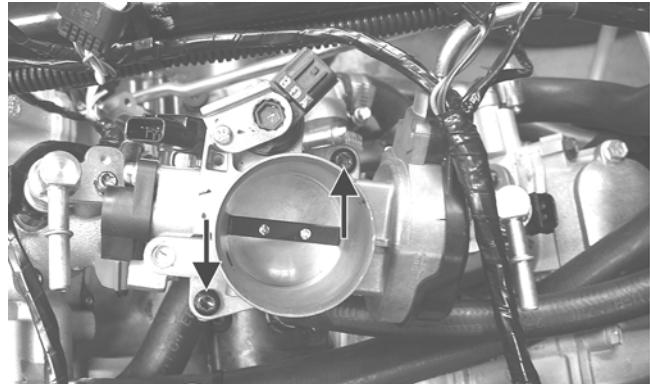
Tout objet ou tout liquide pénétrant dans l'ouverture d'admission risque de tomber dans le moteur, causant de graves dommages en cas de rotation ou de démarrage du moteur.

INSTALLATION (H1)

- Installez le corps d'accélérateur dans le tuyau d'admission et fixé à l'aide du collier. Serrez bien.
- Placez un joint torique dans le tuyau d'admission; puis positionnez le tuyau sur le moteur et fixez avec des deux vis à capuchon.
- Connectez le câble d'accélérateur au corps d'accélérateur et réglez le jeu d'accélérateur (voyez la section 2); puis connectez le tuyau d'essence.
- Branchez les quatre raccords électriques aux composants de corps d'accélérateur.
- Installez la botte de logement de filtre à air et fixé à l'aide du collier; puis installez le filtre à air, le couvercle du filtre à air, compartiment de rangement, et le couvercle de compartiment de rangement.
- Connectez la batterie (câble positif en première); puis installez le siège en vous assurant qu'il est correctement attaché.

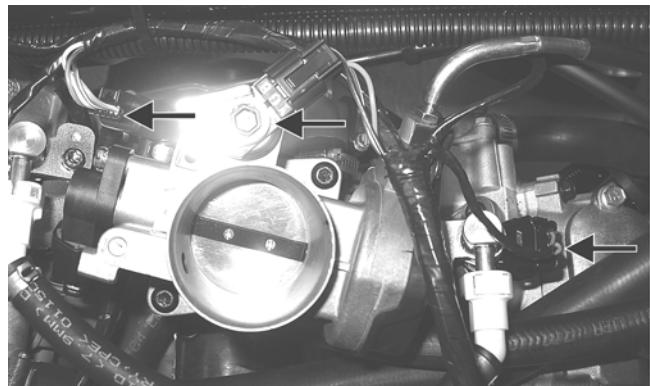
INSTALLATION (H2)

- Connectez le câble d'accélérateur au corps d'accélérateur; puis retirez le ruban du tubulure d'admission et installez le corps d'accélérateur en utilisant un joint torique nouveau. Serrez les vis à capuchon bien.

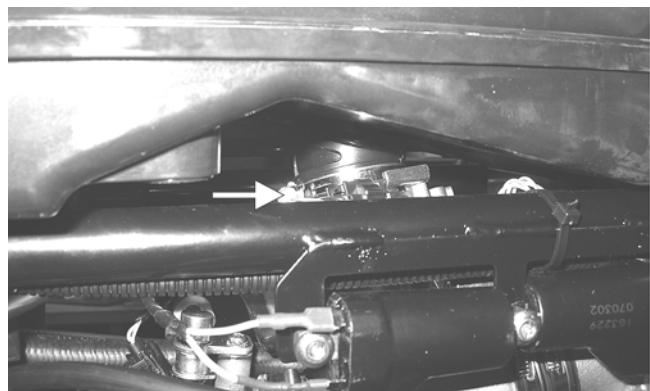


GZ381A

- Branchez les trois raccords de fils aux capteurs; puis installez le logement de filtre à air et connectez tout tuyaux. Serrez tout colliers bien.



GZ094B



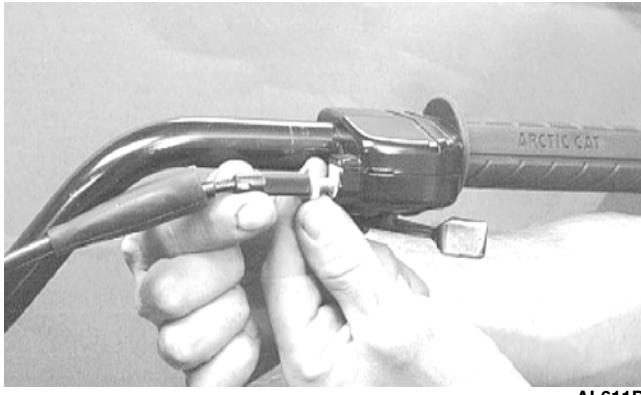
GZ091A

- Branchez les fils au capteur d'IAT.
- Installez la porte-bagages avant et la panneau de carrosserie (voyez la section 8).
- Installez le siège en vous assurant qu'il est correctement attaché.

Jeu du câble d'accélérateur

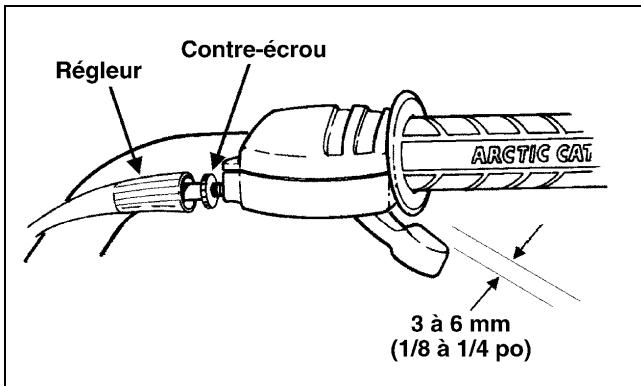
Pour ajuster le jeu du câble d'accélérateur, respectez la procédure suivante.

- Écartez la botte en caoutchouc; ensuite, desserrez le contre-écrou du régulateur du câble d'accélérateur.



AL611D

2. Tournez le régulateur jusqu'à ce que le câble d'accélérateur présente le jeu approprié de 3 à 6 mm (1/8 à 1/4 po) au levier.



ATV-0047

3. Serrez bien le contre-écrou sur le câble de l'accélérateur; puis glissez la botte en caoutchouc sur le régulateur.

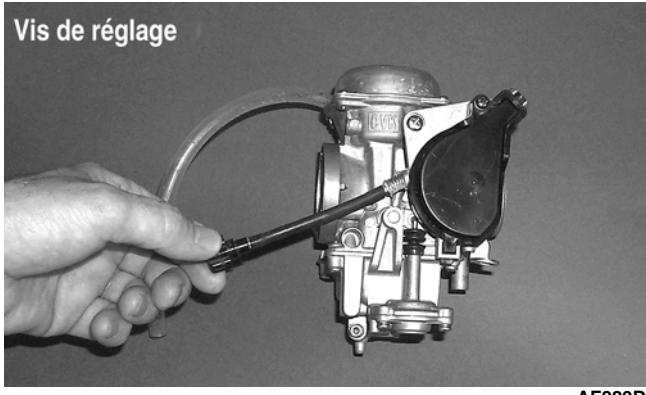
Tr/min du moteur (au ralenti)

■REMARQUE: Le tr/min au ralenti n'est pas réglable sur les modèles EFI.

Un tachymètre est nécessaire afin de régler correctement le tr/min de ralenti. Pour régler le tr/min de ralenti, respectez la procédure suivante.

■REMARQUE: La vis de réglage du ralenti est située sur le côté droit du carburateur.

1. Avec la transmission au point mort, démarrez le moteur et laissez-le atteindre la température normale d'opération de 85° C (185° F).
2. Tournez la vis de réglage du ralenti dans le sens horaire un tour de plus que le réglage de tr/min recommandé; ensuite, tournez-la dans le sens anti-horaire jusqu'au 1250 à 1350 tr/min.



AF920D

Vis de réglage

AVERTISSEMENT
Réglez le ralenti au tr/min approprié. Assurez-vous que le moteur est à la température normale de 85° C (185° F) de fonctionnement avant d'ajuster le tr/min du ralenti.

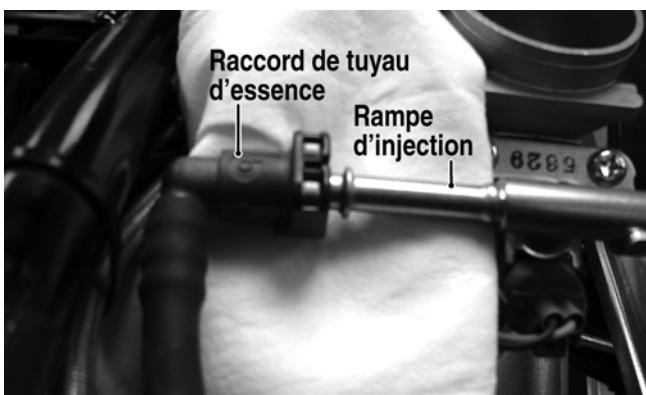
Réservoir d'essence

AVERTISSEMENT
Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

4

RETRAIT

1. Retirez le siège.
2. Retirez le port-bagages et pare-boues arrière (consultez la section 8).
3. Déconnectez le tuyau entre la pompe à essence au carburateur/corps d'accélérateur par la relâche sur le raccord.



FI092A

4. Retirez les vis à capuchon qui fixent le réservoir d'essence au châssis.
5. Déconnectez le jauge à essence connexion, puis retirez le réservoir d'essence.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Nettoyez tous les composants du réservoir d'essence à l'aide de solvant nettoyeur de pièces.
- Inspectez tous les tuyaux afin de repérer les fissures ou les fuites.
- Inspectez le bouchon du réservoir et le réservoir afin de repérer les fuites, les trous et les filetages endommagés.
- Retirez le capteur de niveau de carburant/ensemble d'admission de carburant et inspectez le capteur de niveau de carburant et l'écran de carburant.

■REMARQUE: Si le capteur de niveau de carburant peut être défectueuse, voyez Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant (EFI) dans cette section.

INSTALLATION

- Installez le capteur de niveau de carburant/ensemble d'admission de carburant.
- Positionnez le réservoir d'essence sur le châssis, puis installez les vis à capuchon. Serrez bien.
- Connectez le tuyau de carburant au carburateur/corps d'accélérateur, puis fixez-le jauge à essence.
- Installez le tuyau d'aération, puis remplissez le réservoir d'essence.
- Démarrez le moteur et recherchez les fuites éventuelles.
- Installez les garde-boue et le porte-bagages arrière, puis installez le siège en vous assurant qu'il se verrouille en toute sécurité.

Filtre/pompe à huile

■REMARQUE: Lorsque des composants internes du moteur sont excessivement usés ou brisés, ou lorsque l'huile est contaminée, la pompe à huile devrait être remplacée. La pompe à huile n'est une pièce nonrepérable.

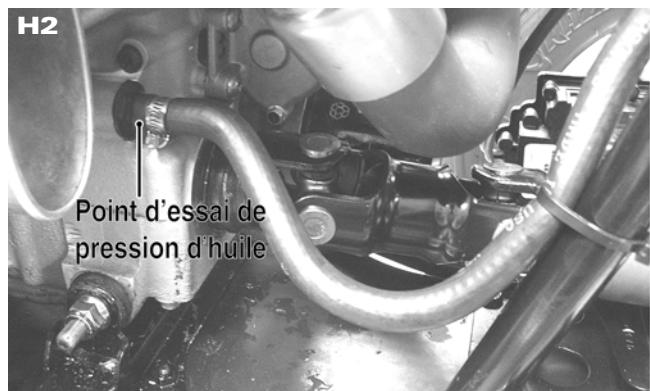
Testage de la pression de la pompe à huile

■REMARQUE: Pour effectuer ce test, le moteur doit avoir été réchauffé jusqu'à la température spécifiée.

- Connectez le Tachymètre au moteur ou utilisez la LCD (si équipé).
- Connectez la Trousse de test de pression d'huile à l'orifice du test de pression d'huile (H1) ou le ligne de refroidisseur de huile à filtre à huile (H2).



CF264A



GZ118A



GZ388B

■REMARQUE: Un suintement d'huile peut se produire lorsque vous installez la jauge de pression d'huile. Essuyez le résidu d'huile à l'aide d'un chiffon.

- Démarrez le moteur et faites-le tourner au 3000 tr/min. Avec la température d'huile à 60° C (140° F), la jauge de pression d'huile doit indiquer les valeurs spécifiées.

450/550	0,6 à 0,7 kg/cm ² (8,5 à 10 psi)
650/700	1,2 à 1,5 kg/cm ² (17 à 21 psi)
1000	1,05 à 1,2 kg/cm ² (15 à 17 psi)

■REMARQUE: Si la pression d'huile est inférieure à celle qui est spécifiée, effectuez une vérification afin de niveau d'huile bas ou une pompe à huile défectueuse, ou radiateur d'huile réstricté.

■REMARQUE: Si la pression d'huile est supérieure à celle qui est spécifiée, effectuez une vérification afin de repérer une huile de moteur trop lourde (consultez la section 2), une conduite d'huile obstruée, un filtre d'huile obstrué ou incorrectement installé.

Radiateur d'huile (700/1000)

RETRAIT

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire d'évacuer l'huile de moteur pour cette procédure.

1. Retirez les tuyaux d'entrée et de sortie des raccords du radiateur.

ATTENTION

Élevez et fixez les tuyaux afin d'éviter de répandre de l'huile.

2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le radiateur d'huile au châssis. Prenez note des bagues isolantes.
3. Retirez le radiateur d'huile du châssis.

INSTALLATION

1. Positionnez le radiateur dans le châssis.
2. Fixez le radiateur au châssis à l'aide des vis à capuchon et des bagues isolantes.
3. Installez les tuyaux sur leurs raccords respectifs et fixez-les à l'aide des colliers.

Système de refroidissement liquide

Lors du remplissage du système de refroidissement, utilisez de l'antigel pré-mélangé Arctic Cat. Il est possible que des poches d'air se développent lors du remplissage du système de refroidissement. Par conséquent, faites tourner le moteur pendant cinq minutes après le remplissage initial, coupez le moteur, puis remplissez le système de refroidissement jusqu'au bas de la colonne montante dans le col du radiateur.

ATTENTION

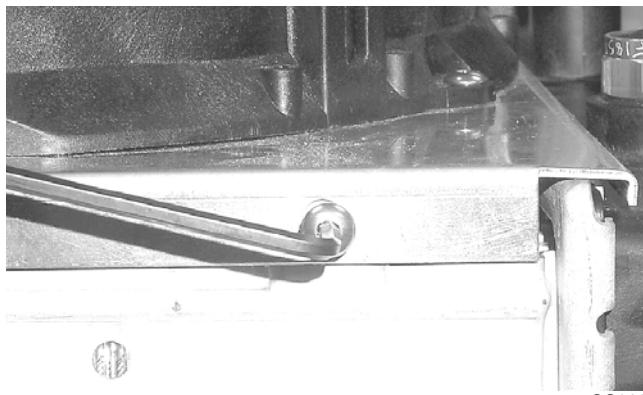
Après avoir fait fonctionner le VTT pendant les cinq à dix minutes initiales, coupez le moteur, laissez-le refroidir, puis vérifiez le niveau du réfrigérant. Rajoutez du réfrigérant.

RADIATEUR

Retrait

1. Vidangez la réfrigérant dans le moteur.
2. Retirez le porte-bagages avant (consultez la section 8).

3. Retirez l'ensemble de pare-chocs avant et le panneau pare-boues avant (consultez la section 8).
4. Retirez les tuyaux de réfrigérant du haut et du bas.
5. Retirez les vis à capuchon et écrous qui attachent le radiateur au châssis.
6. Déconnectez le faisceau du ventilateur du faisceau de câblage principal; puis retirez l'ensemble de radiateur/ventilateur et prenez note des bagues isolantes et les raccords à collet.
7. Retirez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur du radiateur.



CC863

4

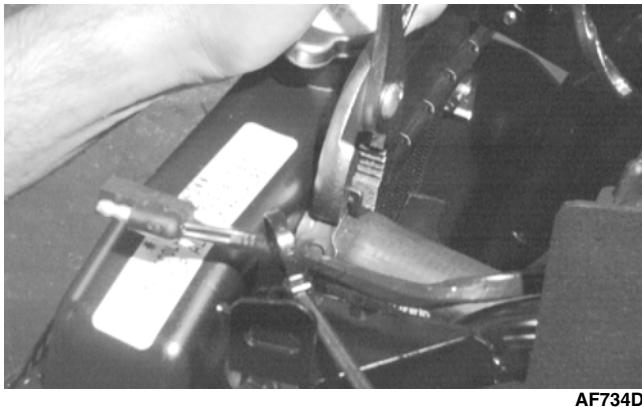
Nettoyage et Inspection

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Purgez le radiateur avec de l'eau afin d'évacuer tout contaminant.
2. Inspectez le radiateur afin de repérer les fuites et les dommages.
3. Inspectez tous les tuyaux afin de repérer les fissures et la détérioration.
4. Inspectez toutes les attaches et les bagues isolantes afin de repérer les dommages ou l'usure.

Installation

1. Positionnez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur sur le radiateur; puis attachez-le avec la visserie existante.
2. Positionnez le radiateur avec les bagues isolantes et les collets sur le châssis, puis installez les vis à capuchon et écrous. Serrez bien.
3. Installez les tuyaux de réfrigérant du haut et du bas, puis fixez-les à l'aide de colliers de serrage.



AF734D

4. Installez l'ensemble de garde-boue avant et le panneau pare-boues avant.
5. Installez le porte-bagages avant.
6. Remplissez le système de refroidissement d'antigel. Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.
7. Connectez le câblage du ventilateur au faisceau de câblage principal.

THERMOSTAT

Retrait (H1)

1. Vidangez environ 0,946 L (1 quart U.S.) de réfrigérant du système de refroidissement.
2. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le logement du thermostat à la culasse. Prenez note du joint torique et du thermostat.

Retrait (H2)

■REMARQUE: Le thermostat est situé dans un logement en ligne avec les tuyaux de radiateur supérieurs sous le logement de filtre à air.



GZ036A

1. Vidangez environ 0,946 L (1 quart U.S.) de réfrigérant du système de refroidissement.
2. Retirez les vis mécanique qui fixent le logement du thermostat. Retirez le thermostat et prenez note du joint torique.

Inspection

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Inspectez le thermostat afin de repérer la corrosion ou les dommages au ressort.
2. En respectant la procédure suivante, assurez-vous que le thermostat fonctionne correctement.
 - A. Suspendez le thermostat dans un contenant rempli d'eau.
 - B. Chauffez l'eau et surveillez sa température à l'aide d'un thermomètre.
 - C. Le thermostat devrait commencer à s'ouvrir à 71 à 86°C (160 à 187 °F).
 - D. Si le thermostat ne s'ouvre pas, il doit être remplacé.
3. Inspectez tous les tuyaux de réfrigérant, les connexions et les colliers afin de repérer les détériorations, les fissures et l'usure.

■REMARQUE: Tous les tuyaux de réfrigérant et les colliers devraient être remplacés tous les quatre ans ou 6400 km (4000 milles).

Installation (H1)

1. Placez le thermostat et le joint torique dans le logement du thermostat, puis fixez le logement du thermostat à la culasse avec les deux vis à capuchon.
2. Installez le tuyau de raccordement du réfrigérant sur la pompe à eau et l'entrée d'eau du moteur. Fixez-le à l'aide des deux colliers de serrage.
3. Glissez le tuyau du haut sur le logement du thermostat et le radiateur. Fixez-le à l'aide des deux colliers de serrage.
4. Installez le tuyau de réfrigérant du bas sur le logement de la pompe à eau et le radiateur. Fixez-le à l'aide des deux colliers de serrage.
5. Remplissez le système de refroidissement d'antigel. Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.

Installation (H2)

1. Placez le thermostat et le joint torique dans le logement du thermostat, puis fixez le logement du thermostat avec les quatre vis mécanique.
2. Remplissez le système de refroidissement d'antigel. Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.

VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

Retrait

1. Retirez le radiateur (consultez Système de refroidissement liquide dans cette section).
2. Retirez l'ensemble de ventilateur du radiateur.

Installation

1. Positionnez l'ensemble de ventilateur sur le radiateur, puis fixez-le avec la visserie existante.

■REMARQUE: Le câblage du ventilateur doit être à la position supérieure droite.

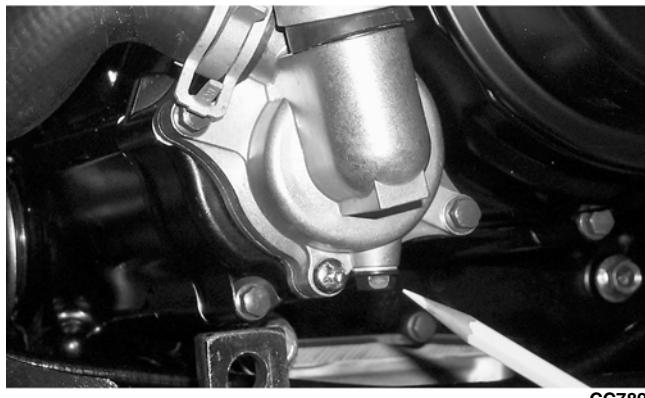
2. Installez le radiateur.

POMPE À EAU (H1)

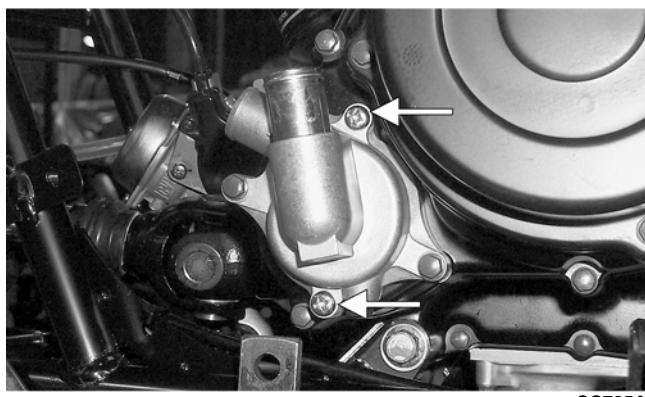
■REMARQUE: La pompe à eau est un composant non réparable. Elle doit être remplacée à un ensemble.

Retrait

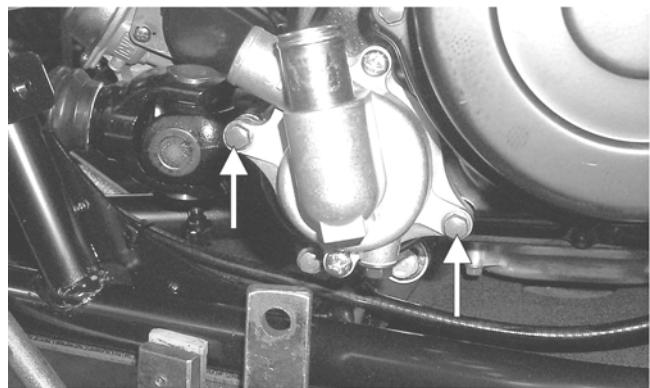
1. Retirez le bouchon du radiateur, puis retirez le vidange de la pompe à eau et vidangez la réfrigérant.



2. Vidangez l'huile du bloc moteur/transmission.
3. Retirez les quatre vis à tête torx qui fixent les garde-boue avant et arrière au repose-pied, puis retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le repose-pied au châssis. Retirez le repose-pied.
4. Desserrez les colliers des tuyaux de réfrigérant et faites glisser les colliers sur approximativement 2 po à partir des extrémités des tuyaux; retirez ensuite les deux tuyaux de la pompe à eau.
5. À l'aide d'un tournevis à frapper, desserrez les deux vis à tête cruciformes du couvercle sans les retirer.



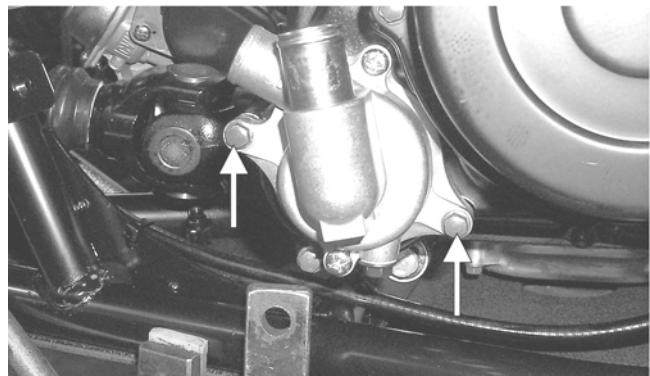
6. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au moteur, puis retirez la pompe à eau.



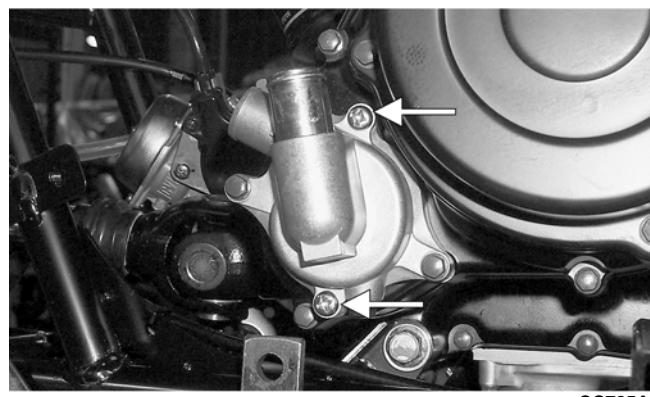
CC786A

Installation

1. Fixez la pompe à eau au moteur à l'aide des deux vis à capuchon, serrées, puis serrez bien les deux vis à tête cruciformes.



CC786A



CC785A

2. Connectez les deux tuyaux de liquide de refroidissement à la pompe à eau et fixez-les à l'aide des colliers. Serrez bien.
3. Positionnez le repose-pied sur le châssis, fixez-le sans serrer à l'aide de quatre vis à capuchon, puis fixez les garde-boue avant et arrière au repose-pied à l'aide des quatre vis à tête torx. Serrez bien les quatre vis à tête torx. Serrez les autres vis à capuchon à 20 lb·pi.
4. Versez la quantité appropriée d'huile recommandée dans le bloc moteur/transmission.
5. Remplissez le système de refroidissement avec la quantité appropriée du réfrigérant recommandé.

4

■REMARQUE: Lors du remplissage du système de refroidissement, des poches d'air peuvent se former. Par conséquent, laissez tourner le moteur pendant cinq minutes après le remplissage initial, coupez le moteur et remplissez ensuite le système de refroidissement.

6. Inspectez le système de refroidissement dans son ensemble afin de repérer les fuites.

ATTENTION

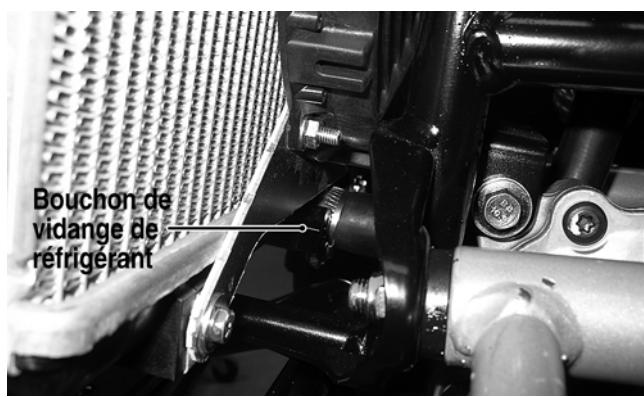
Après avoir fait fonctionner le VTT pendant les cinq à dix minutes initiales, coupez le moteur, laissez-le refroidir, puis vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Rajoutez du liquide de refroidissement au besoin.

POMPE À EAU (H2)

■REMARQUE: La pompe à eau est un composant non réparable. Elle doit être remplacée a un ensemble.

Retrait

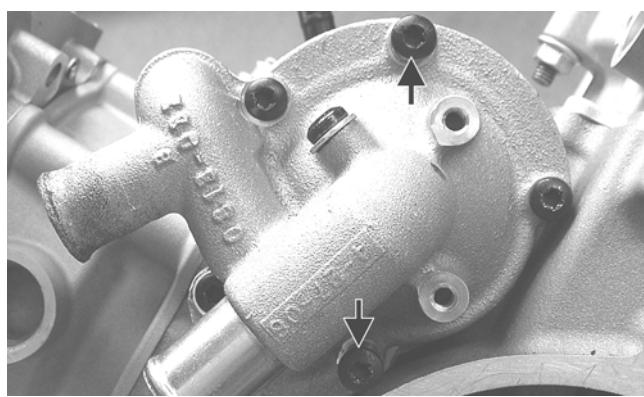
1. Retirez le bouchon de vidange de réfrigérant; puis retirez le capuchon de radiateur et vidangez le réfrigérant dans un bocal approprié.



GZ093A

■REMARQUE: Utilisez toujours un grand contenant et ayez suffisamment de matériel sec au sol de disponible lorsque vous drainez le réfrigérant en cas de quantité déversée de réfrigérant.

2. Retirez les tuyaux de réfrigérant de la pompe à eau; puis retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au carter moteur.

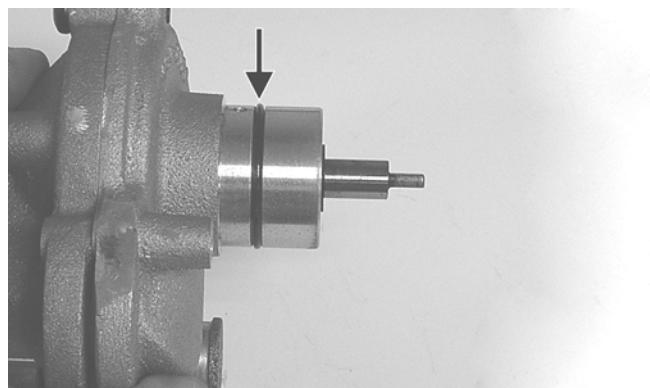


GZ230A

3. Retirez la pompe à eau du moteur.

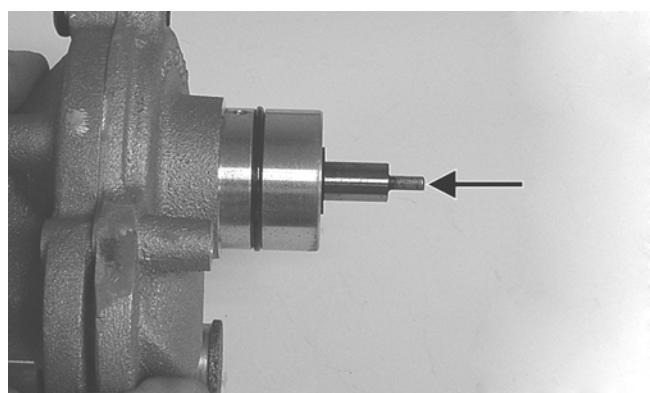
Installation

1. Installez un joint torique nouveau sur la pompe à eau et enduisez légèrement avec l'huile de moteur propre.



GZ252C

2. Installez la pompe à eau sur le moteur en alignant l'embrayage plate sur la pompe à eau au cannelure dans l'arbre de transmission.



GZ252D

ATTENTION

Ne forcez pas le logement de la pompe à eau dans le carter de moteur sans quoi un sérieux dommage au moteur peut se produire.

3. Fixez la pompe à eau avec les deux vis à capuchon et serrez bien; puis connectez les tuyaux de réfrigérant et fixez avec des colliers de tuyau.

4. Serrez bien le bouchon de vidange de réfrigérant; puis ajoutez le mélange de réfrigérant approprié au système de refroidissement et installez le capuchon de radiateur.

5. Démarrez le moteur et inspectez afin des signes des fuites de réfrigérant; puis ajoutez le réfrigérant si besoin au niveau approprié.

ATTENTION

Après avoir fait fonctionner le VTT pendant les cinq à dix minutes initiales, coupez le moteur, laissez-le refroidir, puis vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Rajoutez du liquide de refroidissement au besoin.

Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant (EFI)

La pompe à carburant électrique et le capteur de niveau de carburant constituent un ensemble non réparable. En cas de défectuosité de chaque composant, il faut remplacer.

TEST

⚠ AVERTISSEMENT

Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

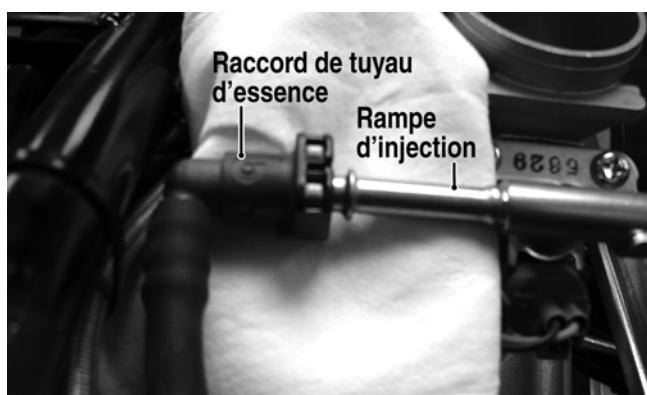
⚠ À CE STADE

Avant d'enlever la pompe à carburant électrique, effectuez les vérifications suivantes, afin de savoir si ce retrait est nécessaire.

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON et vérifiez si vous entendez momentanément un «bruissement» harmonieux, indice d'une mise en pression par la pompe. Si vous entendez ce son (10 secondes), aucune vérification électrique n'est nécessaire. Tournez le commutateur d'allumage à la position OFF.
2. Débranchez le contacteur de tuyau de carburant du corps de manette des gaz; installez ensuite un manomètre convenable.

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant peut être sous pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant lorsque vous débranchez.



FI092A

3. Placez le commutateur d'allumage en position ON. La pression de carburant doit monter jusqu'à ce que la pompe s'arrête. La pression doit atteindre 3,0 kg/cm² (43 psi).
4. Si la pompe ne fonctionne pas, débranchez le connecteur de pompe à carburant et de capteur de niveau dans le réservoir, en travaillant par l'arrière du porte-bagages arrière.

5. Connectez un multimètre aux fils d'alimentation électrique, en raccordant le fil d'essai rouge au fil rouge et le fil d'essai noir au fil noir; tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie. Si vous pouvez lire la tension de la batterie et que la pompe à carburant ne fonctionne pas, remplacez cette dernière. En l'absence de tension de la batterie, vérifiez l'UCE et le capteur d'inclinaison du véhicule.

RETRAIT

1. Enlevez le porte-bagages arrière et les garde-boue (consultez la section 8); débranchez ensuite l'alimentation électrique/connecteur de tuyau de carburant.
2. Ôtez le collier à ressort; retirez ensuite le tuyau de carburant.
3. Enlevez les vis qui fixent de la pompe à carburant au réservoir d'essence; tracez ensuite un repère sur la pompe à carburant et sur le réservoir.
4. En levant, sortez avec soin la pompe à carburant, en l'inclinant vers l'avant pour éviter le régulateur de tension; guidez ensuite la pompe et le levier de flotteur par l'ouverture du réservoir d'essence.

ATTENTION

Faites attention de ne pas endommager le flotteur, ni le bras de flotteur; autrement, vous devrez remplacer l'ensemble complet.

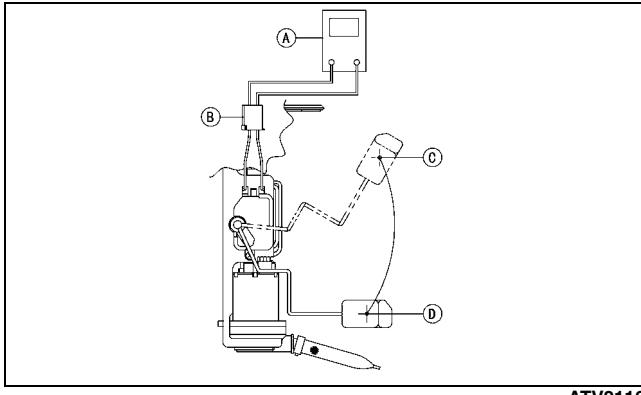
5. Obturez l'ouverture de la pompe à carburant au moyen de ruban adhésif ou par une autre méthode.

INSPECTION

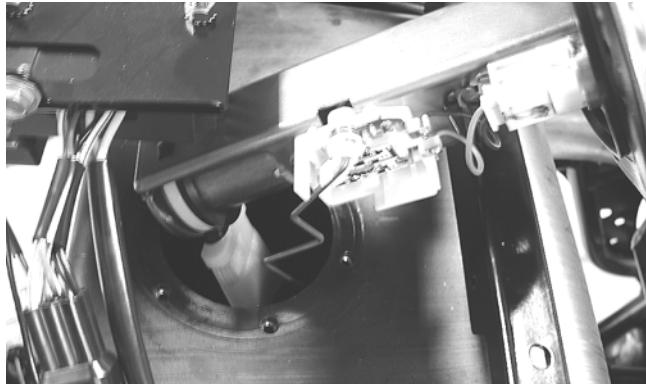
⚠ À CE STADE

Si l'essai précédent a montré que la pompe était défectueuse et devait être remplacée, passez à la rubrique INSTALLATION.

1. Inspectez le tamis à carburant et nettoyez-le avec de l'air comprimé à basse pression.
2. Vérifiez que le levier de flotteur se déplace librement. Le flotteur doit revenir en position basse sans avoir à exercer de force dessus. Autrement, remplacez la pompe à carburant.
3. Vérifiez le capteur de niveau de carburant en branchant un multimètre (A) aux fils de capteur (B); sélectionnez l'échelle OHMS. Le multimètre doit indiquer 5 ohms à la position correspondant au réservoir plein (C) et 95 ohms à la position correspondant au réservoir vide (D).



ATV2116

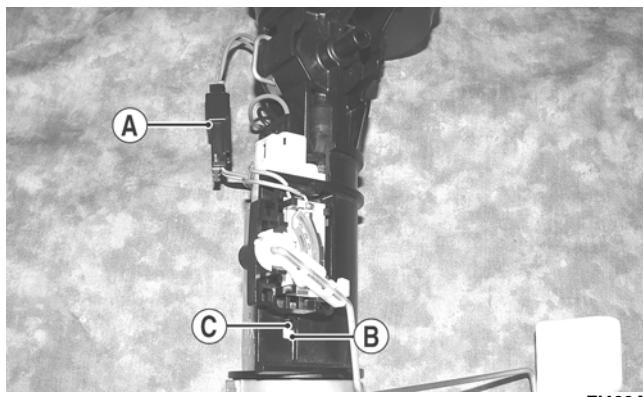


KX190

■REMARQUE: Si les valeurs lues sont instables, nettoyez le rhéostat à résistance et la résistance avec de l'alcool propre et refaites la vérification. Si les valeurs lues ne sont toujours pas correctes, remplacez le capteur de niveau de carburant.

4. Pour remplacer le capteur de niveau de carburant, respectez la procédure suivante.

A. Débranchez le contacteur deux fils (A); puis poussez le capteur de niveau de carburant vers le haut de la pompe à carburant pour dégager-la du fente de montage (B).



FI460A

B. Engagez les languettes (C) de le capteur de niveau de carburant dans la fente de montage (B) et poussez vers le bas de la pompe à carburant pour s'accrocher en place; puis branchez le contacteur deux fils (A).

INSTALLATION

1. Sur la pompe à carburant neuve, tracez un repère au même endroit que sur la pompe qui a été enlevée; mettez ensuite en place le joint neuf sur la pompe.
2. Retirez le matériau ayant servi à obturer l'ouverture de la pompe à carburant; ensuite, en travaillant avec soin, mettez en place la pompe, en faisant attention de ne pas endommager le flotteur, ni le levier de flotteur.

3. Faites tourner la pompe à carburant jusqu'à ce que les repères soient alignés; installez ensuite les vis de montage et serrez-les fermement en croissant.

■REMARQUE: Il est important d'installer la pompe à carburant en l'orientant correctement, afin d'obtenir le bon jeu de levier de flotteur.

4. Branchez les fils, raccordez le tuyau à carburant ainsi que le collier de serrage à ressort; tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position ON. Notez si la pompe à carburant fonctionne momentanément et si la jauge indique le bon niveau de carburant.
5. La transmission étant au point mort et le verrou de frein étant verrouillé, faites démarrer le moteur et vérifiez qu'il fonctionne normalement. Vérifiez s'il n'y a pas de fuite de carburant.
6. Installez les attaches de fils qui ont été retirées; installez ensuite les garde-boue arrière et le porte-bagages, ainsi que le siège, en s'assurant que ce dernier se verrouille correctement.

Pompe à carburant à impulsions d'aspiration (650)

La pompe à carburant à impulsions d'aspiration est un ensemble non réparable. Si la pompe est défectueuse, elle doit être remplacée.

TEST

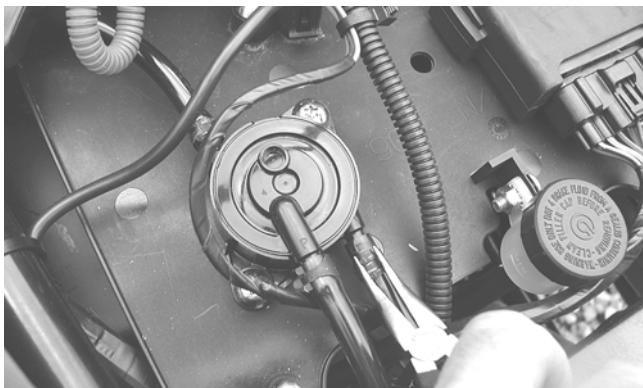
⚠ AVERTISSEMENT

Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

☞ À CE STADE

Avant d'enlever la pompe à carburant à impulsions d'aspiration, effectuez les vérifications suivantes, afin de savoir si ce retrait est vraiment nécessaire.

1. Débranchez le tuyau de la pompe à carburant/carburateur au niveau de la pompe à carburant, puis connectez un tuyau et un manomètre approprié au raccord externe de la pompe à carburant.



CD815

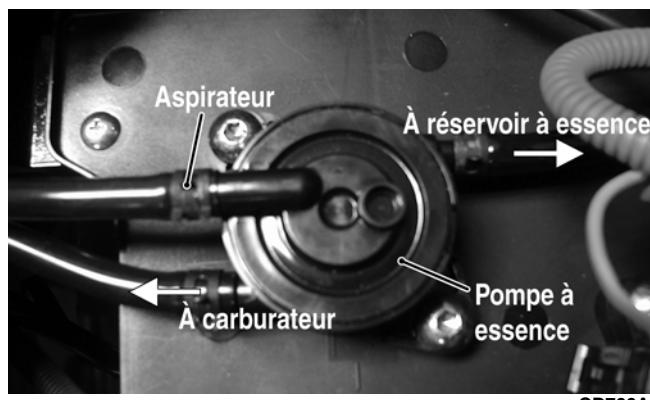
2. Démarrez le moteur. La pression de la pompe à carburant doit atteindre 0,18 à 0,25 kg/cm² (2,5 à 3,5 psi).



CD816

RETRAIT

1. Retirez le siège, puis retirez les trois colliers de serrage des tuyaux d'essence et du tuyau d'aspiration et débranchez les tuyaux.



CD766A

2. Retirez les deux vis mécaniques et écrous à bride qui attachent la pompe à carburant au plateau électrique, puis retirez la pompe.

INSTALLATION

4

1. Mettez en place la pompe à carburant sur le plateau électrique, puis l'attachez avec les vis mécaniques et les écrous à bride. Serrez bien.
2. Connectez deux tuyaux d'essence et un tuyau d'aspiration, puis serrez-les avec les colliers de serrage.

Dépannage (650)

Problème: Le démarrage est détérioré.

Situation	Remède
1. Gicleur de démarreur obstrué 2. Conduit du gicleur de démarreur obstrué 3. Fuite d'air dans le carburateur 4. Essence contaminée	1. Nettoyez le gicleur. 2. Nettoyez le conduit. 3. Remplacez le joint. 4. Vidangez le réservoir d'essence et versez avec l'essence propre.

Problème: Le régime au ralenti ou à vitesse basse est détérioré.

Situation	Remède
1. Gicleur lent obstrué – desserré 2. Sortie de gicleur lent obstruée 3. Réglage de vis de carburant basse vitesse incorrect 4. Hauteur du flotteur incorrecte	1. Nettoyez ou serrez le gicleur. 2. Nettoyez la sortie. 3. Ajustez la vis. 4. Ajustez la hauteur du flotteur.

Problème: Le régime à vitesse moyenne ou haute est détérioré.

Situation	Remède
1. Tr/min élevé malgré le limiteur de tr/min 2. Gicleur principal obstrué 3. Gicleur à pointeau obstrué 4. Piston à vide fonctionne mal 5. Filtre obstrué 6. Hauteur du flotteur incorrecte	1. Passez à une vitesse supérieure – ralentissez. 2. Nettoyez le gicleur principal. 3. Nettoyez le gicleur à pointeau. 4. Vérifiez le fonctionnement du piston. 5. Nettoyez le filtre. 6. Ajustez la hauteur du flotteur.

Problème: Il y a débordement et fluctuations du niveau d'essence.

Situation	Remède
1. Soupape à flotteur usé ou endommagé 2. Ressort de soupape à flotteur brisé 3. Fonctionnement incorrect du flotteur 4. Soupape à flotteur sale 5. Hauteur du flotteur trop élevé ou trop bas	1. Remplacez la soupape. 2. Remplacez le ressort. 3. Ajustez la hauteur du flotteur ou remplacez le flotteur. 4. Nettoyez la soupape. 5. Ajustez la hauteur du flotteur.

Dépannage (EFI)

Problème: Le démarrage est détérioré.

Situation	Remède
1. Essence contaminée	1. Vidangez le réservoir d'essence et versez avec l'essence propre.

Problème: Le régime au ralenti ou à vitesse basse est détérioré.

Situation	Remède
1. CPA hors d'ajustement	1. Ajustez le CPA.

Problème: Le régime à vitesse moyenne ou haute est détérioré.

Situation	Remède
1. Régime élevé maigré le limiteur de régime	1. Ralentissez la vitesse de régime.

SECTION 5 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE

5

TABLE DES MATIÈRES

Système électrique	5-2
Connexions électriques.....	5-2
Spécifications	5-2
Batterie.....	5-3
Limiteur de tr/min	5-4
Testage des composants électriques	5-4
Raccord mâle/femelle d'accessoires.....	5-4
Contacteur de feu d'arrêt (auxiliaire).....	5-4
Contacteur de feu d'arrêt (commande au guidon) ..	5-5
Contacteurs de température et de ventilateur de refroidissement (650)	5-6
Capteur de température de réfrigérant de moteur (TRM) (EFI).....	5-6
Moteur du ventilateur	5-6
Module d'alimentation électrique (PDM)	5-7
Bobine d'allumage	5-8
Senseurs d'EFI/ composants (EFI)	5-9
Capteur de vitesse	5-10
Servodirection électronique (SDE).....	5-10
Commutateur d'allumage	5-12
Interrupteurs de commande au guidon	5-13
Interrupteur de sélection d'entraînement	5-14
Actionneur de traction avant/blocage du différentiel..	5-14
Bobine de stator (650).....	5-15
Bobine de stator/senseur de position du vilebrequin (CKP) (EFI)	5-15
Relais du démarreur.....	5-16
Moteur du démarreur	5-17
Unité CDI (650)	5-17
Unité de contrôle électronique (UCE) (EFI)	5-17
Régulateur/redresseur	5-18
Phares.....	5-18
Feu arrière – feu d'arrêt.....	5-18
Calage de l'allumage.....	5-18
Codes d'erreur de l'UCE (550/700/700 Cruiser/ 700 Mud Pro/1000)	5-19
Codes de malfunction de l'UCE (450/1000 Cruiser/1000 Mud Pro).....	5-20
Capteur d'inclinaison (EFI)	5-21
Capteur de position d'accélérateur (CPA)(550/700/700 Cruiser/1000)	5-22
Capteur de position d'accélérateur (CPA) (450)....	5-24
Capteur de position d'accélérateur (CPA) (1000 Cruiser/ 1000 Mud Pro).....	5-26
Dépannage.....	5-28

Système électrique

Cette section a été organisée en sous-sections suivant des procédures d'une révision complète du système électrique des VTT Arctic Cat.

■REMARQUE: Certaines des photographies et des illustrations qui figurent sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas censées représenter des conditions réelles.

OUTILS SPÉCIAUX

Le technicien assurant la révision du système électrique doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition.

Description	n/p
Harnais de diagnostique	0486-219
Multimètre Fluke modèle 77	0644-559
ClipsMaxi	0744-041
Adapteur de lecture de tension maximale	0644-307
Tachymètre	0644-275
Prise de test/liste de codes d'erreur	0444-216
Lumière de réglage	0644-296

■REMARQUE: Vous pouvez vous procurer les outils spéciaux auprès du service des pièces détachées d'Arctic Cat.

Connexions électriques

Les connexions électriques doivent subir une vérification périodique pour assurer le bon fonctionnement du véhicule. En cas de problèmes électriques, vérifiez les fusibles, les connexions (tension, corrosion, dommages) et/ou les ampoules.

Spécifications

650	
Calage de l'allumage	10° avant PMH à 1500 tr/min
Type de bougie d'allumage	NGK CPR8E
Écartement des électrodes	0,7 à 0,8 mm (0,028 à 0,032 po)
Capuchon de bougie d'allumage	5000 ohms
Résistance de la bobine d'allumage (primaire) (secondaire)	Moins d'un ohm (de la borne à la borne) 5200 à 7800 ohms (haute tension – capuchon retiré – à la masse)
Tension maximale de bobine d'allumage (primaire/CDI)	142 à 215 volts c.c. (blanc/bleu à noir)
Résistance de la bobine de stator (déclenchement) (charge)	160 à 240 ohms (vert à bleu) Moins d'un ohm (noir à noir)
Tension maximale (déclenchement)	4,2 à 6,3 volts (vert à bleu)
Rendement du générateur c.a. (aucun chargement)	60 volts c.a. à 5000 tr/min (noir à noir)
Rendement de générateur (approx.)	325W @5000 tr/min

450/550/700	
Calage de l'allumage	10° avant PMH à 1500 tr/min
Type de bougie d'allumage	NGK CPR8E
Écartement des électrodes	0,7 à 0,8 mm (0,028 à 0,032 po)
Capuchon de bougie d'allumage	5000 ohms
Résistance de la bobine d'allumage (primaire) (secondaire)	Moins 5,0 ohms (de la borne (+) à de la borne (-)) 12k à 19k ohms (haute tension – capuchon à la borne(+))
Tension primaire de bobine d'allumage	Tension de batterie (orange (+) à bleu/blanc (-))
Résistance de la bobine de stator (senseur de CKP) (générateur c.a.)	150 à 250 ohms (bleu à vert) Moins d'un ohm (jaune à jaune)
Tension c.a. de senseur de position du vilebrequin	5,0 volts (+) (bleu à vert)
Rendement du générateur c.a. (aucun chargement)	75 volts c.a. @ 5000 tr/min (jaune à jaune)

1000	
Calage de l'allumage	10° avant PMH à 1500 tr/min
Type de bougie d'allumage	NGK CPR8E (2)
Écartement des électrodes	0,7 à 0,8 mm (0,028 à 0,032 po)
Capuchon de bougie d'allumage	5000 ohms
Résistance de la bobine d'allumage (primaire) (secondaire)	4,8 ohms (de la borne (+) à de la borne (-)) 12k à 19k ohms (haute tension – capuchon à la borne)
Tension primaire de bobine d'allumage	Tension de batterie (orange à la masse)
Résistance de la bobine de stator (senseur de CKP) (générateur c.a.)	150 à 250 ohms (bleu à vert) Moins d'un ohm (gris à gris)
Tension c.a. de senseur de position du vilebrequin	2,0 volts c.a. ou plus (bleu à vert)
Rendement du générateur (aucun chargement)	75 volts c.a. ou plus @ 5000 tr/min (gris à gris)

Batterie

Une fois en usage, ces batteries nécessitent un nettoyage et une nouvelle charge de façon régulière afin d'obtenir une performance de pointe et une vie utile optimale. La procédure suivante est recommandée pour le nettoyage et l'entretien des batteries. Vous devez toujours lire les instructions fournies avec les chargeurs de batterie et les batteries et vous y conformer.

⚠ AVERTISSEMENT

Lors de toute révision effectuée sur une batterie, les précautions suivantes doivent être prises: Gardez les étincelles, les flammes nues, les cigarettes et toute autre flamme à l'écart. Portez toujours des lunettes de sécurité. Protégez votre peau et vos vêtements lorsque vous manipulez une batterie. Lors de la révision d'une batterie dans un espace clos, gardez l'endroit bien aéré. Assurez-vous que le tuyau d'aération de la batterie n'est pas obstrué.

1. Retirez la fixation de la batterie: déconnectez ensuite les câbles de batterie (le câble négatif en premier).
2. Déconnectez le tuyau d'aération (batterie au plomb).
3. Retirez la batterie de son compartiment; lavez ensuite la batterie et le compartiment de la batterie au savon et à l'eau.

■REMARQUE: Si les bornes de la batterie, les extrémités de câble ou le compartiment présentent une accumulation de résidus de poudre blanche/verte, appliquez une solution d'eau et de bicarbonate de soude afin de neutraliser l'acide; rincez ensuite à l'eau tiède savonneuse.

4. À l'aide d'une brosse métallique, nettoyez les bornes et les extrémités de câble en prenant soin de retirer toutes les accumulations de matière corrosive. Remplacez les câbles ou les extrémités de câble endommagés.
5. Ajoutez de l'eau distillée pure pour rétablir le niveau de liquide jusqu'à la ligne de niveau SUPÉRIEURE (batterie au plomb).

■REMARQUE: Les modèles EFI sont équipés d'une batterie scellée. N'essayez pas d'ajouter l'électrolyte à ces batteries.

⚠ AVERTISSEMENT

L'acide de batterie est nocif s'il entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Soyez toujours prudent lorsque vous manipulez une batterie.

ATTENTION

N'utilisez jamais d'électrolyte (acide sulfurique) pour remplir la batterie. N'utilisez que de l'eau distillée sans quoi la batterie pourrait être grandement endommagée.

6. À l'aide d'un multimètre, vérifiez la tension de la batterie. Le multimètre doit indiquer une tension de 12,5 V c.c. ou plus pour une batterie complètement chargée.

■REMARQUE: À ce stade, si le multimètre donne une lecture conforme aux spécifications, la batterie peut à nouveau servir (voyez l'étape 10).

7. Si le multimètre rend une lecture inférieure à la tension spécifiée, chargez la batterie en suivant les lignes directrices suivantes.

A. En utilisant un chargeur de batterie automatique, respectez toujours les instructions du fabricant.

B. En utilisant un chargeur de batterie à courant constant, utilisez le Tableau de charge de batterie suivant.

ATTENTION

N'excédez jamais le régime de charge standard.

⚠ AVERTISSEMENT

Une batterie surchauffée peut exploser et entraîner des blessures graves, voire même la mort. Surveillez toujours soigneusement les périodes de charge et les régimes de charge. Arrêtez la charge si la batterie devient très chaude au toucher. Laissez-la refroidir avant de reprendre la charge.

Tableau de charge de batterie
(Charger à courant constant)

Tension de batterie (c.c.)	Position de charge	Temps de charge besoin (à 1,5 à 2,0 Amps)
12,5 ou plus	100%	Aucun
12,2 à 12,4	75% à 99%	3 à 6 heures
12,0 à 12,2	50% à 74%	5 à 11 heures
11,0 à 11,9	25% à 49%	13 heures (minimum)
11,5 ou moins	0 à 24%	20 heures (minimum)

■REMARQUE: Si la tension de la batterie est de 11,5 V c.c. ou moins, quelques chargeurs peuvent «s'éteindre» et ne pas effectuer la charge. Le cas échéant, connectez en parallèle une batterie d'appoint complètement chargée (positive à la positive et négative à la négative) pendant une courte période en laissant le chargeur connecté. Après 10 à 15 minutes, déconnectez la batterie d'appoint en laissant le chargeur connecté et normalement le chargeur continuera la charge. Si le chargeur «s'éteint», remplacez la batterie.

8. Après une période de charge conforme aux spécifications, retirez le chargeur et laissez la batterie reposer pendant une à deux heures.

9. Connectez le multimètre et vérifiez la tension de la batterie. Le multimètre doit indiquer une tension de 12,5 V c.c. ou plus. Si la tension est conforme aux spécifications, la batterie est prête à servir.

■REMARQUE: Si la tension à l'étape 9 est inférieure aux spécifications, rechargez la batterie pendant une à cinq heures; vérifiez à nouveau la tension. Revérifiez le niveau d'électrolyte (batterie au plomb) et la batterie est prête à servir.

10. Placez la batterie dans son compartiment; enduisez ensuite les bornes et les extrémités de câble avec une légère couche de graisse tout usage.

ATTENTION

Avant d'installer la batterie, soyez certain que le commutateur d'allumage est en position OFF.

11. Connectez les câbles de batterie (le positif en premier); installez ensuite la fixation de la batterie.

ATTENTION

Une connexion inversée des câbles (positif à la négative et négatif à la positive) peut causer de sérieux dommages au système électrique.

■REMARQUE: Arctic Cat recommande fortement que toutes les batteries de VTT soient connectées à un chargeur de maintenance pendant le remisage ou pendant toute période prolongée d'inactivité. Ce chargeur DOIT avoir un mode de maintenance à flotteur automatique sécurisé pour le remisage ou à impulsions pour éviter les dommages de batterie causés par la surcharge pendant de longues périodes. Pour connecter le chargeur de maintenance, suivez l'une quelconque des procédures ci-dessous.

- A. Déposez le couvercle de la batterie; puis connectez les câbles du chargeur (câble positif en premier) directement à la batterie.
- B. Recherchez le raccord femelle d'accessoire arrière et connecter les câbles du chargeur (câble positif en premier) directement au raccord.
- C. À l'aide d'un adaptateur approprié, connectez le chargeur à toute prise de courant c.c.

Limiteur de tr/min

■REMARQUE: Le VTT est équipé d'une unité CDI/UCE qui retarde le réglage de l'allumage lorsque le tr/min maximal est atteint. Lorsque le limiteur de tr/min est activé, cela peut être interprété comme un raté en haute vitesse.

Testage des composants électriques

Tous les tests électriques doivent être effectués à l'aide du Multimètre Fluke modèle 77. Lors du test de la tension maximale, il faut utiliser l'Adaptateur de lecture de tension maximale. Si tout autre type de multimètre est employé, les valeurs pourront varier en raison du montage interne. Lorsque vous révisez un composant spécifique, assurez-vous toujours avant tout que les fusibles et les ampoules soient bons, que les connexions soient propres et bien serrées, que la batterie soit complètement chargée et que tous les interrupteurs appropriés soient activés.

■REMARQUE: Pour obtenir une précision absolue, tous les tests devraient être effectués à une température de la pièce de 20 °C (68 °F).

Raccord mâle/femelle d'accessoires

■REMARQUE: Cette procédure de test peut être suivie pour le raccord femelle comme pour le raccord mâle.

TENSION

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge et blanc ou au raccord positif, puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le fusible, le raccord femelle, le raccord mâle ou le faisceau de fils principal.

Contacteur de feu d'arrêt (auxiliaire)

Le raccord du contacteur est celui à deux broches dans le fil de interrupteur du frein au-dessus le réservoir d'essence sur le côté droit.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON.

TENSION (côté faisceau de fils)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil orange; puis mettez le fil noir du testeur au fil rouge/bleu.



F1510

3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le fusible, le contacteur ou le faisceau de fils principal.

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension de la batterie, alors le faisceau de fils principal est bon; testez ensuite la résistance du contacteur/composant, du raccord et du faisceau de fils du contacteur.

RÉSISTANCE (raccord de contacteur)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil noir, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre fil noir.



3. Lorsque la pédale de frein est relâchée, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, remplacez le contacteur.

Contacteur de feu d'arrêt (commande au guidon)

Pour accéder au connecteur, retirez le panneau d'accès.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON.

TENSION (raccord du faisceau de fils)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil orange; puis mettez le fil noir du testeur au fil rouge/bleu.



FI489

3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le fusible, le contacteur ou le faisceau de fils principal.

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension de la batterie, alors le faisceau de fils principal est bon; testez ensuite la résistance du contacteur/composant, du raccord et du faisceau de fils du contacteur.

RÉSISTANCE (raccord de contacteur)

■REMARQUE: Le levier de frein doit être pressé pour ce test. De plus, le commutateur d'allumage doit être à la position OFF.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil noir, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre fil noir.

5



FI490

3. Lorsque le levier est pressé, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le contacteur.

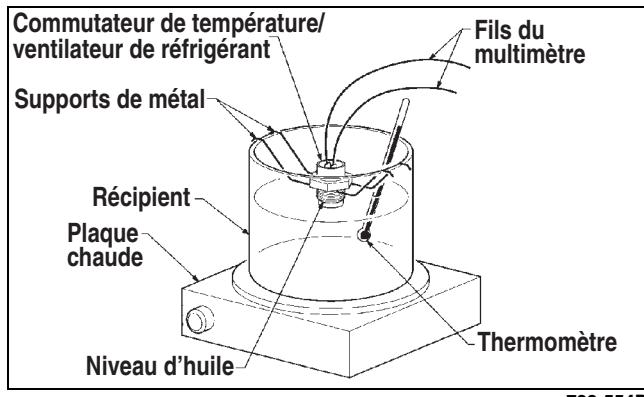
Contacteurs de température et de ventilateur de refroidissement (650)

1. Connectez les fils du multimètre (le sélecteur étant à la position OHMS) aux bornes du contacteur.
2. Suspenez le contacteur et un thermomètre dans un récipient de d'huile culinaire, puis faites chauffer l'huile.

REMARQUE: Ni le contacteur ni le thermomètre ne doivent toucher le fond du récipient, sous peine d'une lecture imprécise. Suspenez le contacteur et le thermomètre à l'aide de supports de métal.

Avertissement

Portez des gants isothermes et des lunettes de sécurité. De l'huile chaude peut causer de sérieuses brûlures.



733-554D

3. Sur le contacteur de température lorsque la température de l'huile atteint 112-118 °C (234-244 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit fermé.
4. Sur le contacteur de température laissez l'huile se refroidir et, lorsque la température atteint 108-111 °C (226-232 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit ouvert.
5. Sur le contacteur de ventilateur de réfrigérateur, lorsque la température de l'huile atteint 88 °C (190 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit fermé.
6. Sur le contacteur de ventilateur de réfrigérateur, laissez l'huile se refroidir et, lorsque la température atteint 66 °C (150 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit ouvert.
7. Si les lectures ne sont pas telles qu'indiquées, il faut remplacer le contacteur.
8. Installez le contacteur et serrez-le bien.
9. Connectez les conducteurs du contacteur de température.

Capteur de température de réfrigérant de moteur (TRM) (EFI)

1. Connectez les fils du multimètre (le sélecteur étant à la position OHMS) aux bornes de capteur.
2. Suspenez le capteur et un thermomètre dans un récipient d'huile culinaire, puis faites chauffer l'huile.

REMARQUE: Ni le capteur ni le thermomètre ne doivent toucher le fond du récipient, sous peine d'une lecture imprécise. Suspenez le capteur et le thermomètre à l'aide de supports de métal.

Avertissement

Portez des gants isothermes et des lunettes de sécurité. De l'huile chaude peut causer de sérieuses brûlures.

3. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 20 °C (68 °F), le multimètre devrait indiquer 2,45k ohms.
4. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 50 °C (122 °F), le multimètre devrait indiquer 800 ohms (approx.).
5. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 80 °C (176 °F), le multimètre devrait indiquer 318 ohms (approx.).
6. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 110 °C (230 °F), le multimètre devrait indiquer 142 ohms (approx.).
7. Si les lectures ne sont pas telles qu'indiquées, le capteur doit être remplacé.
8. Installez le capteur et serrez-le bien.
9. Connectez les conducteurs.

Moteur du ventilateur

Le connecteur est celui à deux broches noir qu'est situé au-dessus le refroidisseur d'huile/radiateur.

REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON.

RÉSISTANCE (raccord du moteur du ventilateur)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu, puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.



FI501A

- Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le moteur de ventilateur.

■REMARQUE: Pour déterminer si le moteur du ventilateur est bon, connectez le fil rouge du raccord du ventilateur au côté positif d'une batterie de 12 V, puis mettez le fil noir du raccord du ventilateur au côté négatif. Le ventilateur devrait fonctionner.

AVERTISSEMENT

Tenez-vous à l'écart des pales du ventilateur.

Module d'alimentation électrique (PDM)

Les fusibles sont situés dans un module de distribution de puissance sous le siège. Pour tout type de problème avec le système électrique, vérifiez toujours les fusibles en premier lieu.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position LIGHTS.

- Retirez tous les fusibles module d'alimentation.
- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
- Mettez le fil noir du testeur à la masse.
- À l'aide du fil rouge du testeur, touchez individuellement chaque extrémité des bornes du raccord du porte-fusibles.
- Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie sur un côté des extrémités des bornes du raccord.

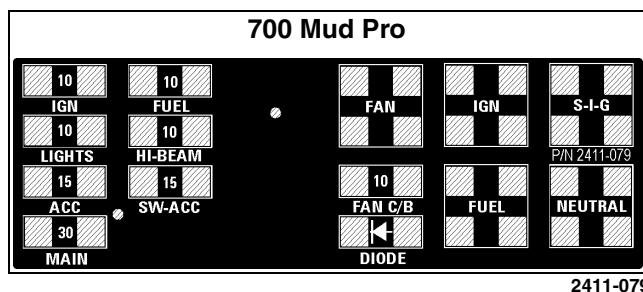
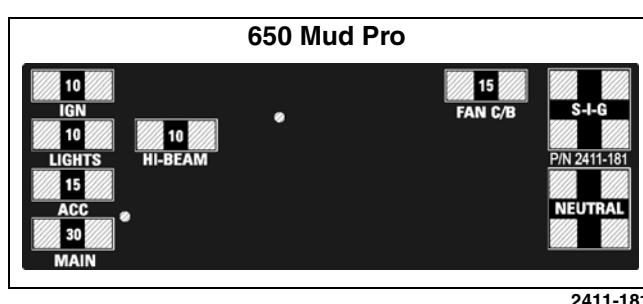
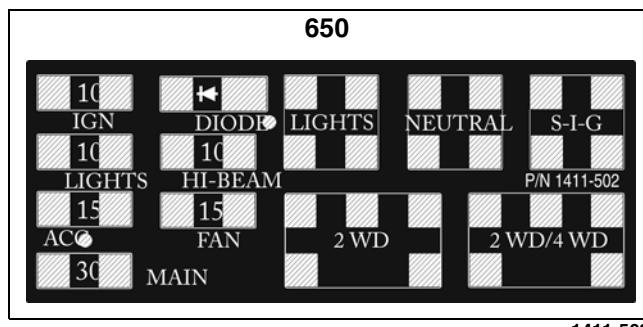
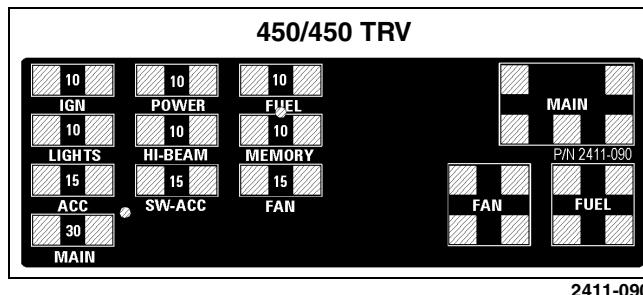
■REMARQUE: La tension de la batterie sera indiquée seulement sur un côté de la borne du raccord du porte-fusibles; l'autre côté indiquera aucune tension.

■REMARQUE: Lorsque vous testez le porte-fusibles HI, le commutateur phare-code doit être à la position feu de route (HI); lorsque vous testez le porte-fusibles LIGHTS, le commutateur phare-code doit être à la position feu de croisement (LO) ou de route (HI).

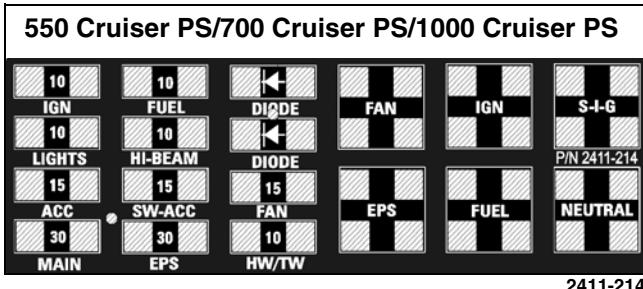
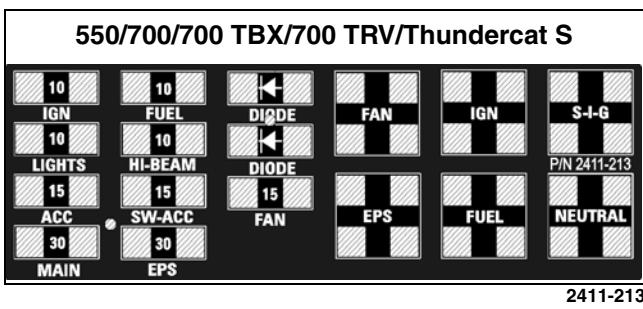
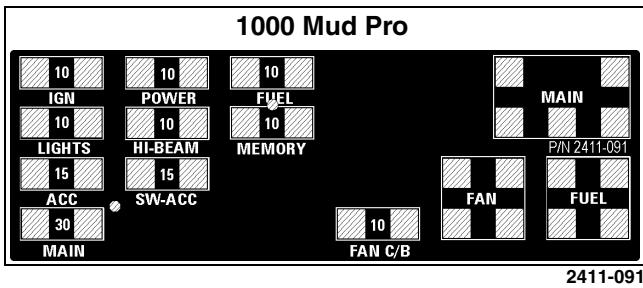
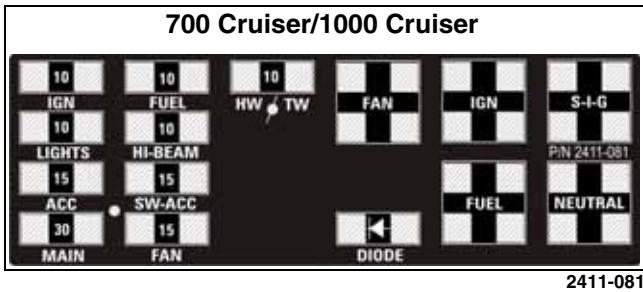
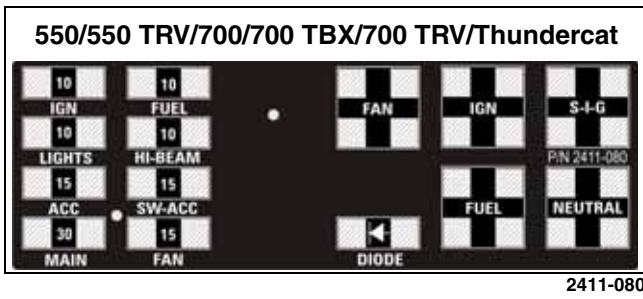
■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, les contacteurs, le module d'alimentation ou le faisceau de fils principal.

FUSIBLES

■REMARQUE: Pour retirer un fusible, exercez une pression sur les attaches de verrouillage situées de chaque côté du boîtier du fusible et soulevez.



5



ATTENTION
Remplacez toujours un fusible sauté avec un fusible de même type et de même calibre.

ATTENTION
Déconnectez toujours la batterie lorsque vous effectuez des tests de résistance, afin d'éviter d'endommager le multimètre.

- Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.

- Connectez le fil rouge du testeur à une extrémité ouverte du fusible, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre extrémité ouverte.
- Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm. Si le multimètre indique un circuit ouvert, remplacez le fusible.

■REMARQUE: Assurez-vous de replacer les fusibles dans la position correspondant à leur ampérage. Consultez l'autocollant du porte-fusibles pour le placement des fusibles.

RELAYS

Les relais à quatre broches sont tous du type enfichable. Le fonctionnement des relais peut se vérifier en échangeant les relais dans le bloc-fusibles. Les relais sont interchangeables.

■REMARQUE: Le bloc-fusibles et le faisceau de fils ne sont pas repérables et doivent être remplacés comme un tout.

Bobine d'allumage

■REMARQUE: Sur les H2, les procédures suivante devraient être effectuées sur chaque bobine d'allumage.

La bobine d'allumage est sur le cadre au-dessus du moteur. Pour accéder à la bobine, le panneau latéral doit être retiré (consultez la section 8).

RÉSISTANCE

ATTENTION

Déconnectez toujours la batterie lorsque vous effectuez des tests de résistance, afin d'éviter d'endommager le multimètre.

■REMARQUE: Pour ces tests, le sélecteur du multimètre devrait être en position OHMS et le fil(s) primaire devrait être débranchée.

Bobinage primaire

- Connectez le fil rouge du testeur à un borne; puis mettez le fil noir du testeur à l'autre borne.
- Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

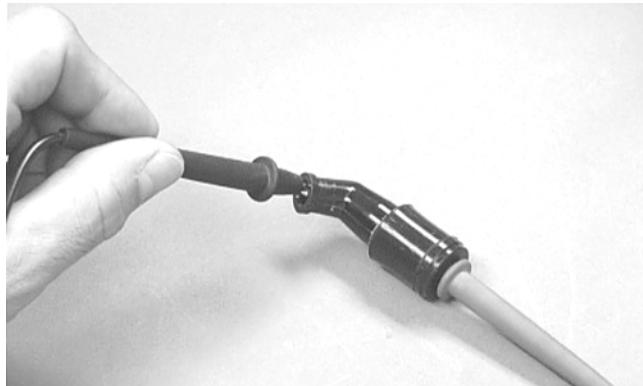
Bobinage secondaire

- Retirez la capuchon de bougies d'allumage du fil haute tension; puis connectez le fil rouge du testeur au fil haute tension.
- Raccordez le fil noir du testeur à l'un raccord primaire ou l'autre.
- Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

■REMARQUE: Si les valeurs indiquées par le multimètre ne correspondent pas à celles spécifiées, remplacez la bobine d'allumage.

Capuchon de bougie d'allumage

1. Connectez le fil rouge du testeur à une extrémité du capuchon, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre extrémité du capuchon.



AR603D

2. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

■REMARQUE: Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, remplacez le capuchon de bougie d'allumage.

TENSION MAXIMALE

■REMARQUE: Les tests qui suivent doivent être effectués à l'aide du Multimètre Fluke modèle 77 doté de l'Adaptateur de lecture de tension maximale. Si tout autre type de testeur est employé, les valeurs pourront varier en raison du montage interne.

■REMARQUE: Pour ces tests, la batterie doit être à sa charge maximale.

Primaire/CDI (650)

■REMARQUE: Le CDI est située sous le siège près de la batterie.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.; puis débranchez les fils borne et masse de la bobine.
2. Connectez le fil rouge à blanc/bleu fil; puis mettez le fil noir du testeur à noir fil.
3. Lancez le moteur à l'aide du démarreur électrique.
4. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

Tension primaire - UCE (H1)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c., puis débranchez les deux fils de la bobine.
2. Connectez le fil rouge au fil orange et le fil noir du testeur au fil bleu/blanc.
3. Placez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer une tension de batterie.

Tension primaire - UCE (H2)

■REMARQUE: Pour ce test, la batterie doit être à sa charge maximale.

■REMARQUE: L'UCE est située sous le panneau de carrosserie, près de la feu arrière.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c. Débranchez le fil principal orange de la bobine.
2. Connectez le fil rouge de la fil primaire orange; puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
3. Faites tourner le commutateur d'allumage à la position ON.
4. Le relevé du multimètre doit afficher une tension de batterie.

Senseurs d'EFI/ composants (EFI)

SENSEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN (CKP)

Pour tester le senseur de CKP, voyez Bobine de stator/capteur de position de vilebrequin (CKP) (EFI) dans cette section.

CAPTEUR DE PRESSION ABSOLUE DE TUBULURE (MAP) (550/700/Thundercat/1000 Mud Pro)

1. Débranchez le raccord MAP du capteur de pression situé sur le haut du corps d'accélérateur.
2. Sélectionnez l'échelle de tension c.c. sur le tester et tournez le commutateur d'allumage à la position ON.
3. Connectez le fil noir du testeur au fil noir/vert et le fil rouge du testeur au fil orange/bleu. Le multimètre devrait indiquer 4,5 à 5,5 volts c.c. Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, inspectez le raccord d'UCE ou les fils.
4. Connectez le MAP au faisceau de fils; puis à l'aide des ClipsMaxi, connectez le fil rouge du testeur au fil brun/blanc et le fil noir du testeur au le fil noir/vert. Alors que le moteur tourne au ralenti, le multimètre devrait indiquer 1,5 volts c.c.

■REMARQUE: Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, remplacez le capteur.

CAPTEUR DE PRESSION ABSOLUE DE TUBULURE/ TEMPÉRATURE D'AIR D'ADMISSION (MAP/IAT) (450)

1. Débranchez le raccord MAP/IAT du capteur situé sur le haut du corps d'accélérateur.
2. Sélectionnez l'échelle de tension c.c. sur le tester et tournez le commutateur d'allumage à la position ON.

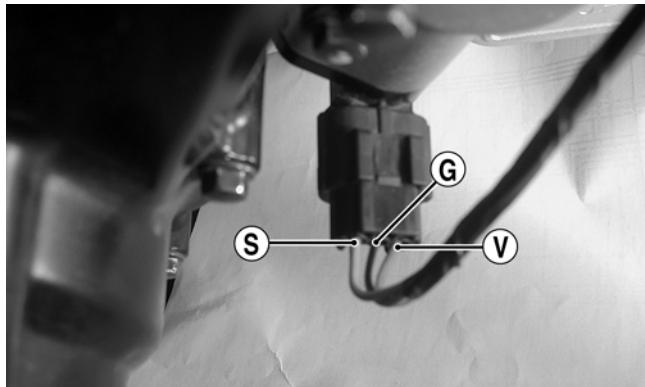
3. Connectez le fil noir du testeur au fil noir/rose et le fil rouge du testeur au fil orange/bleu. Le multimètre devrait indiquer 4,5 à 5,5 volts c.c. Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, inspectez le raccord d'UCE ou les fils.
4. Connectez le MAP/IAT au faisceau de fils; puis à l'aide des ClipsMaxi, connectez le fil rouge du testeur au fil brun/blanc et le fil noir du testeur au le fil noir/rose. Alors que le moteur tourne au ralenti, le multimètre devrait indiquer 2,5 volts c.c. (signale de capteur de MAP).
5. Branchez le fil du testeur rouge au fil vert/rouge. Avec le moteur au ralenti et au température ambiante (approximativement 60° F), la metre devrait indiquer approximativement 2,9 volts c.c.

■REMARQUE: Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, remplacez le capteur.

Capteur de vitesse

■REMARQUE: Avant d'essayer le capteur de vitesse, inspectez le connecteur à trois fils sur le le capteur de vitesse pour déceler la contamination, des broches cassées et/ou la corrosion.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Avec des adaptateurs à aiguille sur les conducteurs du multimètre, connectez le conducteur rouge du testeur au conducteur de tension (V), puis connectez le conducteur noir du testeur au conducteur de masse (G).



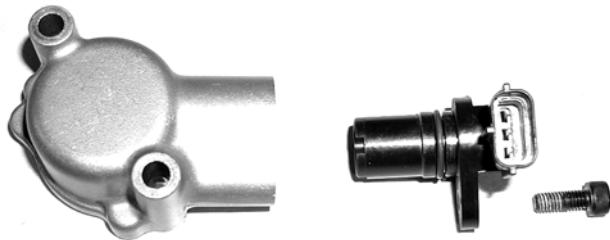
CD885A

3. Tournez le commutateur d'allumage à la position de ON.
4. Le multimètre doit indiquer une résistance de 6 à 12 V c.c.
5. Laissez connecté le conducteur noir du testeur, puis connectez le conducteur rouge du testeur à la broche du conducteur du signal (S).
6. Déplacez lentement le VTT vers l'avant ou vers l'arrière; le multimètre doit indiquer 0 et 6 à 12 V c.c., alternativement.

■REMARQUE: Si les tests du capteur sont conformes, le compteur de vitesse doit être remplacé (consultez la section 9).

Pour remplacer le capteur de vitesse, suivez la procédure ci-dessous.

1. Débranchez le connecteur à trois fils du faisceau du capteur de vitesse ou du capteur de vitesse, puis retirez la vis à capuchon à tête Allen qui attache le capteur au boîtier du capteur.
2. Retirez le capteur du boîtier du capteur en conservant un joint torique.
3. Installez le capteur de vitesse neuf dans le boîtier avec un joint torique neuf légèrement enduit de graisse universelle; fixez ensuite le capteur avec la vis à tête Allen (filets enduits de Loctite bleu n° 242). Serrez bien.



CD071

Servodirection électronique (SDE)

■REMARQUE: Certains modèles ont été produits avec une servodirection électronique. Les renseignements suivants doivent être utilisés lors de l'entretien de ces modèles.

La servodirection électronique (SDE) est un dispositif électromécanique qui utilise une alimentation de 12 V c.c. pour entraîner un moteur accouplé à un arbre de direction de manière à réduire l'effort du conducteur pour tourner le guidon. Les entrées de direction par le conducteur sont captées au moyen d'un transducteur détectant le couple dans le boîtier de la SDE. Ces entrées sont converties en signaux électroniques par un transducteur et une circuiterie de commande indiquant au moteur le sens de rotation de l'arbre de direction. Si aucune entrée de direction (pression sur le guidon) n'est détectée, aucun signal de couple n'est généré et aucune assistance de direction n'est fournie par le moteur.

Le système de SDE est alimenté par le système de batterie; par conséquent, il faut que la batterie soit en bon état et entièrement chargée. Un relais de SDE et un fusible de 30 ampères situés sous le siège dans le module d'alimentation électrique (MAE) fournissent l'alimentation et une protection contre la surcharge.

En cas de mauvais fonctionnement d'un système, un code d'anomalie «P0635» s'affiche sur la jauge à ACL. Au début, la jauge reste vierge pendant 30 secondes et ensuite, le code clignote : puis la jauge montre l'affichage normal, à l'exception du code qui continue d'être affiché.

Vous trouverez ci-dessous une liste de conditions pouvant générer un code d'anomalie. Toutes les conditions, à l'exception de l'article 5, ne dépendent pas de l'ensemble de SDE et, par conséquent, peuvent être corrigées sans qu'il ne soit nécessaire de remplacer l'ensemble de SDE. Assurez-vous d'effectuer une vérification minutieuse de tout le système avant de remplacer l'ensemble SDE.

■REMARQUE : L'ensemble de SDE ne peut pas être réparé donc aucune pièce de remplacement ou de listes de pièces ne sont disponibles. La SDE peut seulement être remplacée en tant qu'unité assemblée et son désassemblage résultera en l'annulation de sa garantie.

ATTENTION

Ne tentez pas de vérifier la résistance du moteur de la SDE (raccord de prise à deux broches). Celui-ci est doté de condensateurs internes porteurs de charge qui pourraient causer des dommages internes à un ohmmètre.

Le code d'anomalie P0635 s'affiche en présence d'une des six conditions suivantes:

1. Défaillance du bloc d'alimentation à batterie:
 - A. Fusible de 30 A de la SDE grillé
 - B. Défaillance du relais de la SDE
 - C. Tension à la SDE inférieure à 8,5 V.c.c. pendant plus de deux secondes
2. Commutateur d'allumage en position de marche (ON) pendant plus de 5 minutes alors que le moteur ne tourne pas.
3. Défaillance du signal de vitesse du véhicule (le régime du moteur doit dépasser 2 700 tr/min pendant plus de 60 secondes pour générer un code d'anomalie - la minuterie se réinitialise si le régime du moteur chute sous 2 700 tr/min).
 - A. Diode défectueuse (ouverte ou court-circuitée)
 - B. Diode non installée
 - C. Diode installée à l'envers
 - D. Capteur de vitesse défectueux
 - E. Signal irrégulier du capteur de vitesse
 - F. Présence du signal du capteur de vitesse mais sans signal du tachymètre
 - G. Alimentation du capteur de vitesse coupée à la jauge à ACL
 - H. Jauge à ACL inappropriée installée
4. Défaillance du signal de régime du moteur (la vitesse du véhicule doit être supérieure à 8 km/h (5 MPH) pendant plus de deux secondes - la minuterie se réinitialise si la vitesse passe en-dessous de 8 km/h (5 MPH)).

A. Signal de régime moteur absent

B. Signal de régime moteur irrégulier

5. Défaillance électrique du circuit de commande de la SDE

6. Le commutateur d'arrêt du moteur est en position d'arrêt (STOP) alors que la clé du commutateur d'allumage est en position de marche (ON).

Les procédures qui suivent pourraient vous aider à cerner la cause d'un code d'anomalie :

Condition: La clé du commutateur d'allumage est en position de marche (ON), sans AUCUNE assistance de la SDE lors de la rotation du guidon. Clignotement du code « P0635 ».

■REMARQUE: Avant d'effectuer les vérifications qui suivent, assurez-vous que la clé du commutateur d'allumage n'a pas été laissée en position de marche sans que le moteur n'ait été démarré. Après cinq minutes, cette situation entraînera la désactivation de la SDE et provoquera l'affichage du code d'anomalie. Mettez la clé du commutateur d'allumage à la position d'arrêt (OFF), puis remettez-le à la position de marche (ON) afin de réinitialiser et réactiver la SDE. Si le code continue de s'afficher et que les symptômes persistent, continuez en procédant comme suit:

1. Vérifiez le fusible SDE de 30 ampères de la SDE.
2. Vérifiez le relais de la SDE (on peut lui substituer un autre relais à 4 broches du MAE - remplacez le relais si la SDE fonctionne normalement après la substitution).
3. Débranchez le connecteur à deux broches de l'ensemble de SDE et connectez un voltmètre réglé en tension courant continu sur le faisceau (le fil noir du voltmètre sur BLK [noir] et le fil rouge du voltmètre sur ORG/BRN [orange/brun]). Le commutateur d'allumage étant en position de marche (ON), le voltmètre doit indiquer plus de 8,5 V.c.c. (si la tension correcte n'est pas présente, vérifiez les connexions et le faisceau de fils. Si la tension correcte est présente, remplacez l'ensemble de SDE. Consultez la section 8: sous-section Colonne et biellettes de direction).

ATTENTION

Ne tentez pas de démonter la SDE étant donné qu'aucune de ses pièces n'est réparable et que les dommages qui résulteraient de ce démontage entraîneraient l'annulation de sa garantie.

Condition: Le commutateur d'allumage est en position de marche (ON) et la SDE fournit une assistance normale lors de la rotation du guidon. Clignotement du code «P0635».

■REMARQUE: Avant de suivre les étapes de diagnostic de défaillance qui suivent, assurez-vous que le commutateur d'arrêt du moteur n'a pas été utilisé pour couper le moteur alors que le commutateur d'allumage était en position de marche (ON). Mettez le commutateur d'arrêt du moteur en position de marche (RUN) s'il ne s'y trouve pas déjà, puis faites basculer le commutateur d'allumage entre les positions d'arrêt et de marche (OFF-ON). Suivez la procédure qui suit si le code d'anomalie continue de s'afficher.

1. Vérifiez le signal du capteur de vitesse en débranchant le connecteur à huit broches de la SDE et, en utilisant un multimètre réglé à la position de tension en courant continu, connectez le fil noir au fil PNK/YEL (rose/jaune) et le fil rouge au fil ORG (orange). Avec le commutateur d'allumage en position de marche (ON), déplacez lentement le véhicule, soit vers l'avant ou vers l'arrière. Les lectures du multimètre doivent alterner entre 0 V.c.c. et environ 12 V.c.c. Si les lectures du multimètre ne correspondent pas aux valeurs prescrites :

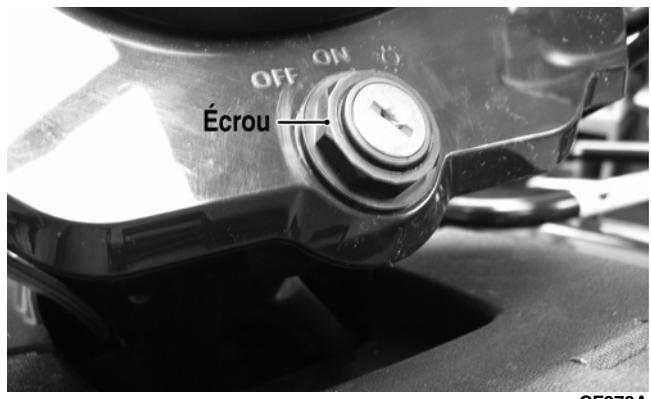
- A. Assurez-vous que l'installation de la diode de SDE est adéquate et que la diode n'est pas ouverte (remplacez la diode ou corrigez l'installation).
- B. Vérifiez le capteur de vitesse en suivant la procédure que vous trouverez dans cette section (remplacez le capteur de vitesse/installez la jauge appropriée).
- 2. Vérifiez le signal du régime du moteur en débranchant le connecteur à huit broches de l'ensemble de SDE. À l'aide d'un multimètre réglé à la position de tension en courant alternatif, connectez un fil sur l'un des fils BLK (noir) et l'autre fil sur le fil YEL/VLT (jaune/violet). Démarrer le moteur, et pendant que celui-ci tourne au ralenti, la lecture de l'appareil de mesure devrait avoisiner 7,5 V.c.a. Si la lecture de l'appareil de mesure n'est pas conforme aux spécifications :

- A. Vérifiez le faisceau de fils de SDE à la jauge (fil YEL/VLT [jaune/violet] - réparez le câblage).
- B. Vérifiez le générateur à courant alternatif en utilisant la procédure décrite dans cette section. S'il n'est pas conforme aux spécifications, remplacez la bobine du stator.

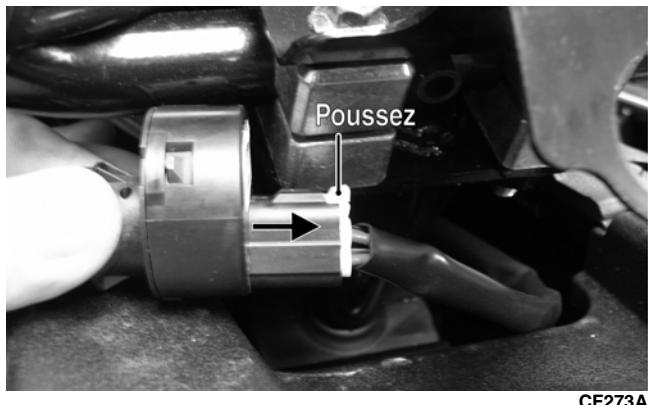
L'ensemble de SDE doit être remplacé si le code d'anomalie «P0635» continue de s'afficher après avoir obtenu des résultats normaux lors des vérifications décrites ci-dessus. Consultez la section 8 pour remplacer l'ensemble de SDE.

Commutateur d'allumage

Le harnais de commutateur d'allumage connecte à l'interrupteur avec un raccord à quatre goupilles. Pour accéder le raccord, retirez l'écrou de commutateur d'allumage, retirez le commutateur, et poussez le languette de relâche de raccord. Tirez le raccord de l'interrupteur.



CF272A



CF273A

TENSION

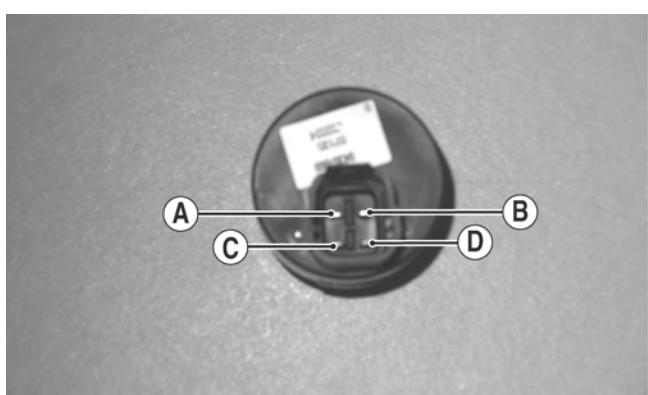
■**REMARQUE:** Effectuez ce test sur le faisceau.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du multimètre à un fil rouge ou l'autre; puis mettez le fil noir du multimètre à la masse.
3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■**REMARQUE:** Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie ou le faisceau de fils principal.

RÉSISTANCE

■**REMARQUE:** Effectuez ce test sur l'interrupteur en utilisant la procédure suivante.



CF274A

1. Placez le commutateur d'allumage à la position ON.
2. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
3. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille C; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille D.
4. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
5. Placez le commutateur d'allumage à la position LIGHTS.
6. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille A; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille B.
7. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

8. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille C; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille D.
9. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
10. Avec le commutateur à la position OFF, connectez le fil rouge du testeur et le fil noir du testeur à chacun des goupilles restants. Le multimètre doit indiquer un circuit ouvert pour tous goupilles.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le contacteur/composant ou le raccord.

Interrupteurs de commande au guidon

Le raccord dont il s'agit est le raccord jaune à côté de la colonne de direction. Pour y accéder, le couvercle de la colonne de direction et la panneau anti-éclaboussures de droit doivent être retirés (consultez la section 8).

■REMARQUE: Ces tests devraient être effectués sur le côté supérieur du raccord.

RÉSISTANCE (feu de route)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil jaune; puis connectez le fil noir du testeur au fil gris.
3. Avec le commutateur phare-code à la position HI (feu de route), le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le contacteur/composant, le raccord ou le faisceau de fils du contacteur.

RÉSISTANCE (feu de croisement)

1. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil gris.
2. Avec le commutateur phare-code à la position feu de croisement (LO), le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance, corrigez ou remplacez le commutateur/composant, le raccord ou le faisceau de fils de l'interrupteur.

DIODE (bouton démarreur)

■REMARQUE: Si la tension ne correspond pas à la spécification, vérifiez l'état de la batterie à l'aide d'un voltmètre avant de remplacer le contacteur. Une batterie faible entraîne la lecture d'une tension faible lors d'un essai de diode.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position Diode.

2. Connectez le fil rouge du testeur au fil orange et blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil jaune et vert.
3. Avec le bouton du démarreur enfoncé, le multimètre doit indiquer une résistance de 0,5 à 0,7 volts c.c.
4. Avec le bouton du démarreur relâché, le multimètre doit indiquer 0 volts c.c.
5. Connectez le fil rouge du testeur au fil jaune et vert; puis connectez le fil noir du testeur au fil orange et blanc.
6. Avec le bouton du démarreur enfoncé, le multimètre doit indiquer 0 volts c.c.

■REMARQUE: Si les résultats indiqués par le multimètre ne sont pas tels que spécifiés, remplacez le commutateur/composant, le raccord ou le faisceau du commutateur.

RÉSISTANCE (arrêt d'urgence)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil orange; puis connectez le fil noir du testeur au fil orange et blanc.
3. Avec le commutateur à la position OFF, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
4. Avec le commutateur à la position RUN, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le contacteur/composant, le raccord ou le faisceau de fils du contacteur.

RÉSISTANCE (priorité de marche arrière)

Le raccord dont il s'agit est le raccord blanc à quatre broches à côté de la colonne de direction. Pour y accéder, le porte-bagages avant et les garde-boue avant doivent être retirés (consultez la section 8).

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge et jaune; connectez ensuite le fil noir du testeur à l'autre fil rouge et jaune. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
3. Enfoncez le bouton de priorité de marche arrière et maintenez-le tel. Le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
4. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu; connectez ensuite le fil noir du testeur au fil noir. Le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
5. Enfoncez le bouton de priorité de marche arrière et maintenez-le tel. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si les résultats indiqués par le multimètre ne sont pas tels que spécifiés, remplacez le commutateur/composant, le raccord ou le faisceau du commutateur.

Interrupteur de sélection d'entraînement

Le connecteur dont il s'agit est le raccord noir à verrouillage à bascule à deux fils qui se trouve devant la colonne de direction. Pour y accéder, le couvercle doivent être retirés.

■REMARQUE: Effectuez les tests de résistance, le connecteur étant débranché, sur le côté sélecteur du connecteur.

RÉSISTANCE

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge, puis connectez le fil noir du testeur au fil blanc.
3. Avec l'interrupteur de sélecteur à la position 2WD, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
4. Avec l'interrupteur de sélecteur à la position 4WD, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si les relevés du multimètre ne sont pas conformes, remplacez l'interrupteur de sélecteur de traction avant.

TENSION

■REMARQUE: La batterie doit être branchée durant les tests de tension.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil noir du testeur à borne négative de la batterie.
3. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc du côté faisceau de fils du connecteur.
4. Placez le commutateur d'allumage en position RUN.
5. Le multimètre doit indiquer une résistance de 12 V c.c.

■REMARQUE: Si le relevé du multimètre est hors spécifications, vérifiez le faisceau de fils, le connecteur, le fusible de 30 A et les connexions de la batterie.

Actionneur de traction avant/blocage du différentiel

■REMARQUE: Le moteur étant arrêté et le commutateur d'allumage en position ON, un vrombissement momentané doit être perceptible chaque fois que le sélecteur est placé sur 2WD et 4WD. Testez le sélecteur, le fusible de 30 A et les connexions de câblage avant de tester l'actionneur.

■REMARQUE: Le différentiel doit être en position déverrouillée pour cette procédure.

TENSION

1. Sélectionnez la position 2WD sur le sélecteur de traction avant, puis débranchez le connecteur du faisceau de fils de l'actionneur.
2. Le commutateur d'allumage étant en position OFF, connectez le fil noir du testeur au fil noir du faisceau d'alimentation, puis le fil rouge du testeur au fil orange du faisceau d'alimentation.
3. Placez le commutateur d'allumage en position ON. Le multimètre doit indiquer une résistance de 12 V c.c.
4. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/orange du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 12 V c.c.
5. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/vert du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 10,2 V c.c.
6. Sélectionnez la position 4WD sur le sélecteur de traction avant, puis connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/orange du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 12 V c.c.

■REMARQUE: L'indicateur 4WD sur le LCD devrait s'allumer.

7. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/vert du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 0 V c.c.
8. Sélectionnez Verrou de différentiel sur l'interrupteur d'actionneur d'entraînement avant; puis connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/orange du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 0 V c.c.
9. Connectez le fil du testeur au blanc/vert du faisceau d'alimentation. Le multimètre doit indiquer une résistance de 0 V c.c.

■REMARQUE: Les indicateurs 4WD et LOCK sur le LCD devraient s'allumer.

■REMARQUE: Si les relevés de tension sont conformes et que l'actionneur ne fonctionne pas correctement, remplacez l'actionneur (consultez la section 6).

Bobine de stator (650)

TENSION (générateur c.a. - sortie réglée)

- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
- Connectez le fil rouge du testeur au pôle positif de la batterie; puis connectez le fil noir du testeur au pôle négatif de la batterie.
- Avec le moteur tournant à un régime constant de 5000 tr/min (les phares étant allumés), le multimètre doit indiquer de 14 à 15,5 V c.c.

ATTENTION

Ne faites pas tourner le moteur à un tr/min élevé pendant plus de 10 secondes.

■REMARQUE: Si la tension est inférieure à celle spécifiée, testez le bobine de charge – aucun chargement.

TENSION (bobine de charge - aucun chargement)

Le raccord est un raccord à trois broches dans la harnais du générateur c.a.

■REMARQUE: Testez le côté moteur du raccord.

- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.a.
- Testez entre les trois fils noirs pour un total de trois tests.
- Avec le moteur tournant au régime spécifié, tous les tests des fils doivent indiquer une tension de 60 V c.a.

ATTENTION

Ne faites pas tourner le moteur à un tr/min élevé pendant plus de 10 secondes.

■REMARQUE: Si les deux tests des bobines de stator échouent, vérifiez toutes les connexions, etc., et testez de nouveau. Si aucune tension n'est mesurée, remplacez le stator.

RÉSISTANCE (bobine de charge)

- Débranchez le raccord de bobine de stator du harnais principal; puis placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
- Testez entre les trois fils noirs pour un total de trois tests.
- Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

RÉSISTANCE (bobine de déclenchement)

- Débranchez le raccord gris à quatre broches sur le côté droit de le moteur juste au-dessus le moteur de démarreur.
- Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
- Connectez le fil rouge du testeur au fil vert; puis connectez le fil noir du testeur au fil bleu. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

TENSION MAXIMALE (650)

■REMARQUE: Les tests qui suivent doivent être effectués à l'aide du Multimètre Fluke modèle 77 doté de l'Adapteur de lecture de tension maximale. Si tout autre type de testeur est employé, les valeurs pourront varier en raison du montage interne.

■REMARQUE: Pour ces tests, la batterie doit être à sa charge maximale.

Bobine de déclenchement

- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
- Connectez le fil rouge du testeur au fil vert; puis connectez le fil noir du testeur au fil bleu.
- Lancez le moteur à l'aide du démarreur électrique.
- Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

5

Bobine de stator/senseur de position du vilebrequin (CKP) (EFI)

TENSION (générateur - rendement régulé)

- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
- Connectez le fil rouge du testeur au pôle positif de la batterie; puis connectez le fil noir du testeur au pôle négatif de la batterie.
- Avec le moteur tournant à un régime constant de 5000 tr/min (les phares étant allumés), le multimètre doit indiquer de 14 à 15,5 V c.c.

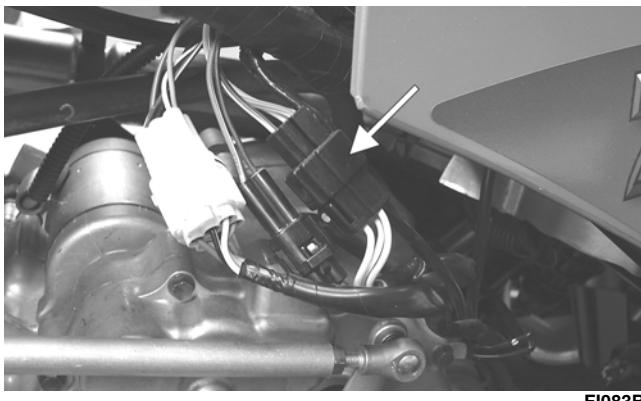
ATTENTION

Ne faites pas tourner le moteur à un tr/min élevé pendant plus de 10 secondes.

■REMARQUE: Si la tension est inférieure à celle spécifiée, testez le générateur c.a. – aucun chargement.

TENSION (générateur c.a. - aucun chargement)

Le raccord est un raccord à trois broches dans la harnais du générateur c.a.



FI083B

■REMARQUE: Testez le raccord en provenance du moteur.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.a.
2. Testez entre les trois fils jaunes (H1) ou gris (H2) pour un total de trois tests.
3. Le moteur tournant à un régime constant de 5000 tr/min, tous les tests des fils doivent indiquer dans les limites spécifiées.

ATTENTION

Ne faites pas tourner le moteur à un tr/min élevé pendant plus de 10 secondes.

■REMARQUE: Si les deux tests des bobines de stator échouent, vérifiez toutes les connexions, etc., et testez de nouveau. Si aucune tension n'est mesurée, remplacez le stator.

RÉSISTANCE (générateur c.a.)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Testez entre les trois fils jaunes (H1) ou gris (H2) pour un total de trois tests.
3. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

RÉSISTANCE (senseur de position du vilebrequin)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu; puis connectez le fil noir du testeur fil vert. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

TENSION C.A.

■REMARQUE: Pour ces tests, la batterie doit être à sa charge maximale.

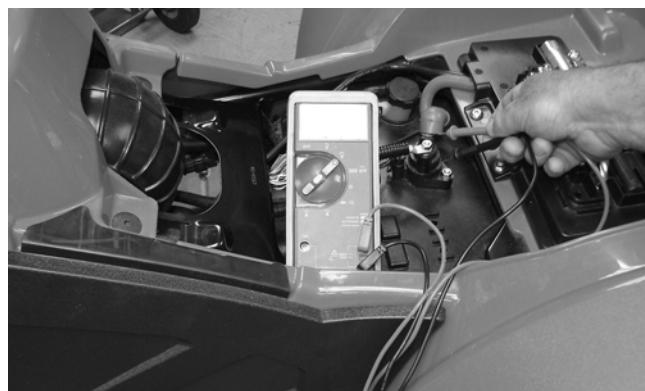
Senseur de position du vilebrequin

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.a.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu; puis connectez le fil noir du testeur au fil vert.
3. Lancez le moteur à l'aide du démarreur électrique.

4. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

Relais du démarreur

1. Enlevez le siège puis, en utilisant le multimètre réglé à la position de volts c.c., vérifiez le relais de la manière suivante.
2. Connectez le fil rouge du multimètre à la borne positive de la batterie, puis connectez le fil noir du multimètre à la connexion du câble du démarreur sur le relais du démarreur. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.



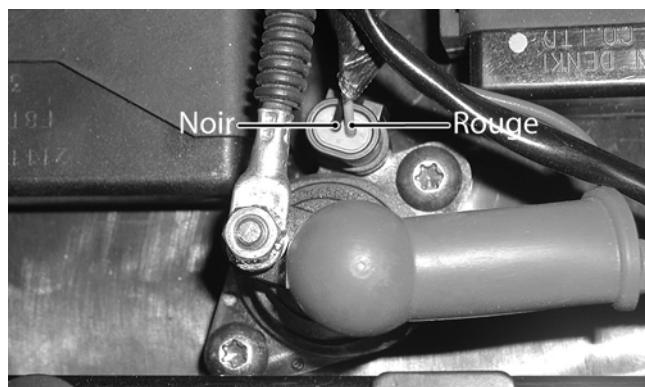
FI496

■REMARQUE: Assurez-vous que le commutateur d'allumage est à la position ON, la transmission au point mort, les freins sont déverrouillés et que l'interrupteur d'arrêt d'urgence est à la position RUN.

3. Appuyez sur le bouton du démarrage tout en observant le multimètre. La tension lue au multimètre doit tomber à 0 volt et on doit entendre un «clic» provenant du relais.

■REMARQUE: Si on entend un «clic» et que le multimètre indique plus de 1 volt, remplacez le relais du démarreur. Si on n'entend pas de «clic» et que le multimètre continue d'indiquer la tension de la batterie, passez à l'étape 4.

4. Débranchez la fiche à deux fils du relais du démarreur; connectez ensuite le fil rouge du multimètre au fil vert et le fil noir du multimètre au fil noir.



KX059A

5. Appuyez sur le bouton du démarrage et observez le multimètre.

■REMARQUE: Si la tension de la batterie est indiquée, remplacez le relais du démarreur. Si aucune tension n'est indiquée, passez au Module d'alimentation électrique (PDM).

Moteur du démarreur

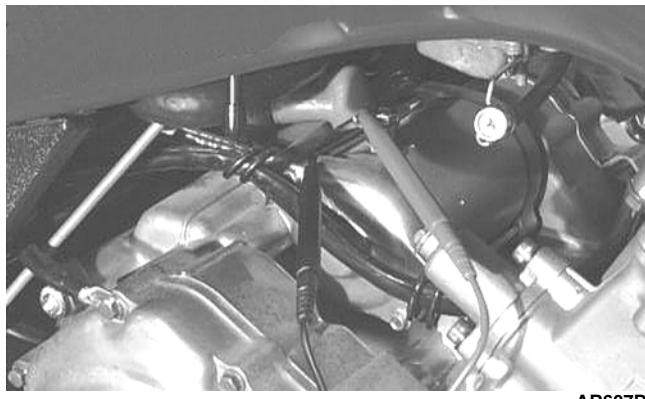
■REMARQUE: Le démarreur est une pièce non réparable. Si les tests suivants ne résultent pas à spécification, le démarreur doit être remplacé.

TESTAGE DE LA TENSION

Effectuez ce test sur la borne positive du démarreur initial. Pour y accéder, faites glisser le protecteur.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON, l'interrupteur d'arrêt d'urgence à la position RUN et le levier de vitesse à la position NEUTRAL.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur à la borne du démarreur; puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
3. Le bouton du démarreur étant enfoncé, le multimètre doit indiquer approximativement 10,0 volts c.c. et le démarreur devrait fonctionner.



AR607D

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension correcte mais que le démarreur ne fonctionne pas ou fonctionne lentement, le moteur du démarreur doit être remplacé.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez le fusible principal, les connexions, le fil du démarreur, la tension de la batterie (à la batterie), relais du démarreur ou la relais de démarrage au point mort.

RETRAIT

1. Déconnectez la batterie.

ATTENTION

Déconnectez toujours le câble négatif de la batterie en premier, puis le câble positif.

2. Retirez l'écrou qui fixe le câble positif au démarreur, puis retirez le câble du démarreur.
3. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le démarreur au carter moteur, puis retirez le démarreur. Prenez note du filage et du joint torique.

INSTALLATION

1. Appliquez une petite quantité de graisse au joint torique d'étanchéité du démarreur, puis installez le démarreur dans le carter moteur. Fixez-le à l'aide des deux vis mécaniques et du filage.
2. Fixez le câble positif au démarreur à l'aide de l'écrou.
3. Connectez la batterie.

Unité CDI (650)

Le CDI est située sous le siège, près de la batterie.

■REMARQUE: Le CDI est une pièce non réparable. Si l'unité est défectueuse, elle doit être remplacée.

5

Le CDI est rarement la cause de problèmes électriques; toutefois, si vous pensez que cette unité présente un défaut, remplacez-la par une autre unité pour la vérifier.

■REMARQUE: Avant de remplacer le CDI pour confirmer qu'elle est défectueuse, il est conseillé d'effectuer un test de la tension maximale de cette unité (voir la rubrique Bobine d'allumage de cette section) et/ou d'effectuer un test de continuité du faisceau de câblage entre le connecteur du CDI et l'unité elle-même.

Unité de contrôle électronique (UCE) (EFI)

L'UCE est située au-dessous le siège près de la batterie (H1) ou sous la pare-boue près le feu arrière (H2).

■REMARQUE: L'UCE est une pièce non réparable. Si l'unité est défectueuse, elle doit être remplacée.

L'UCE est rarement la cause de problèmes électriques; toutefois, si vous pensez que cette unité présente un défaut, remplacez-la par une autre unité de la numérotation de pièce de même pour la vérifier.

Pour remettre les codes d'erreur, référez-vous aux procédures situées dans la sous-section Codes d'erreur de l'UCE ou Codes de malfunction de l'UCE dans cette section.

Régulateur/redresseur

Le régulateur/redresseur se trouve sous le porte-bagages arrière et le garde-boue arrière.

TEST

1. Faites démarrer le moteur et laissez-le se réchauffer à la température normale de service; connectez ensuite un multimètre à la batterie de la manière suivante.
2. Sélectionnez la position c.c.; connectez le fil rouge du multimètre au pôle positif de la batterie; puis connectez le fil noir du multimètre au pôle négatif de la batterie.
3. Faites démarrer le moteur et augmentez lentement le régime. La tension doit augmenter, avec le régime moteur, jusqu'à un maximum de 15,5 volts c.c.

■REMARQUE: Si la tension dépasse 15,5 volts c.c., le régulateur est défectueux ou l'une des connexions à la batterie est desserrée ou corrodée. Nettoyez et resserrez les connexions de la batterie ou remplacez le régulateur ou redresseur. Si la tension n'augmente pas, consultez la rubrique Tension dans cette section. Si la tension de la bobine de chargement est normale, remplacez le régulateur ou redresseur.

Phares

Les raccords dont il s'agit sont les quatre raccords à deux broches raccordé aux lumières de phare (deux de chaque côté).

TENSION

■REMARQUE: Effectuez ce test successivement sur le côté faisceau principal des quatre connecteurs. De plus, le commutateur d'allumage doit être à la position LIGHTS.

■REMARQUE: Le feu de croisement (LO) correspond à l'ampoule interne et le feu de route (HI) correspond à l'ampoule externe.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur à l'un des fils, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre fil.
3. Le commutateur du rhéostat à la position feu de croisement (LO), testez les deux connecteurs externes (feu de croisement – LO). Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.
4. Le commutateur du rhéostat à la position feu de route (HI), testez les deux connecteurs internes (feu de route – HI). Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si aucune tension de batterie n'est indiquée dans aucun des tests, inspectez la fusible LIGHTS, la batterie, le faisceau de fils principal, les connecteurs ou l'interrupteur gauche du guidon.

Feu arrière - feu d'arrêt

Le raccord est celui à trois broches situé sous les garde-boue arrière.

TENSION (feu arrière)

■REMARQUE: Effectuez ce test du côté faisceau principal du raccord. De plus, le commutateur d'allumage devrait être à la position LIGHTS.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.
3. Avec le commutateur d'allumage à la position LIGHTS, le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez les fusibles, le faisceau de fils, les raccords et les interrupteurs.

TENSION (feu d'arrêt)

■REMARQUE: Effectuez ce test du côté faisceau principal du raccord. De plus, le commutateur d'allumage devrait être à la position ON et le frein (la pédale ou le levier manuel) doit être appliqué.

■REMARQUE: Assurez-vous que le levier de frein manuel et la pédale de frein (auxiliaire) sont correctement ajustés pour cette procédure.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge et bleu; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.
3. Lorsqu'un des deux freins est appliqué, le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez l'ampoule, les fusibles, le faisceau de fils, les raccords et les interrupteurs.

Calage de l'allumage

Le calage de l'allumage ne peut pas être réglé; cependant, sa vérification peut vous aider à corriger d'autres composants. Pour vérifier le calage de l'allumage, respectez la procédure suivante.

1. Attachez le Lumière de réglage au fil haute tension des bougies d'allumage, puis retirez le bouchon de visite de calage du couvercle gauche du carter moteur.
2. À l'aide du Tachymètre, démarrez le moteur et faites-le tourner aux 1500 tr/min; le calage de l'allumage devrait être 10° avant PMH.
3. Installez le bouchon de visite de calage.

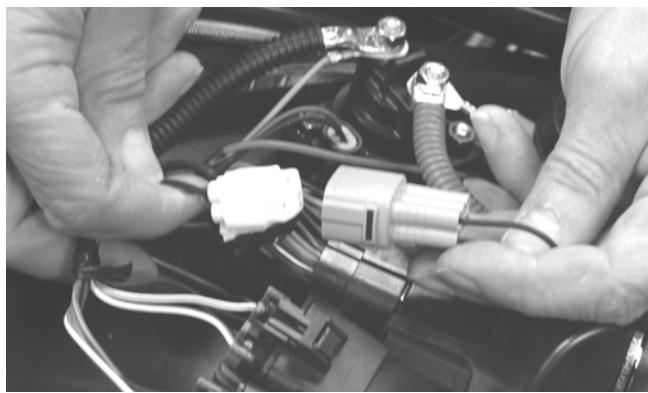
Si le calage de l'allumage ne peut pas être vérifié, il se peut que le rotor soit endommagé, que la clavette soit fendue, que le support de la bobine de déclenchement/senseur de CKP soit plié ou endommagé, ou que le CDI/IUCE soit défectueuse.

Codes d'erreur de l'UCE (550/700/700 Cruiser/ 700 Mud Pro/1000)

Si un senseur tombe en panne ou si un signal hors-tolérances est détecté par la puce ECU, un code d'erreur sera généré par la puce ECU. Ceci produira l'aiguille analogue de balancer complètement (si équipé) ou à la jauge LCD de devenir en blanc (si équipé). L'icône EFI clignotera.

Utilisez la procédure suivante pour lirez le(s) code(s) d'erreur.

1. S'assurez que le commutateur d'allumage est tourné à la position OFF; puis retirez le siège.
2. Trouvez le bouchon de diagnostique au côté de PDM; puis retirez le capuchon en caoutchouc noir.
3. Branchez le Harnais de diagnostic au bouchon de diagnostique.



ATV-112

4. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON et lisez le code d'erreur sur le LCD. Référez-vous à la Liste de code d'erreur suivante pour identifier la région du problème spécifique.

Liste de codes d'erreur

■REMARQUE: Chacun des codes numériques suivants auront un préfixe de deux lettres. Un préfixe de AC (code actif) ou SC (code storé) sera affiché. Corrigez et libérez toujours les codes actifs avant de libérer les codes storés.

- 00 = Aucune Erreur Détectée (code actif seulement)
- 12 = Senseur de CKP (Position du Vilebrequin)*
- 13 = Senseur de Pression d'Air (APS) - H1
- 13 = Capteur de Pression Absolute de Tubulure (MAP) - H2
- 14 = TPS (Senseur de Position du Papillon)
- 15 = Senseur TRM (Température de Réfrigérant de Moteur)
- 16 = Capteur de Vitesse
- 21 = Senseur d'IAT (Température d'Air d'Admission)
- 23 = Senseur d'Inclinaison*
- 24 = Serpentin d'Allumage N° 1*
- 26 = Serpentin d'Allumage N° 2* - H2
- 32 = Injecteur de Carburant N° 1*
- 34 = Injecteur de Carburant N° 2* - H2
- 40 = Soupape d'ISC (Commande de Ralenti)
- 41 = Relais de Pompe à Carburant*
- 60 = Relais de Ventilateur de Refroidissement
- 95 = Alimentation de Capteur
- 96 = UCE Incorrect*
- 97 = Puissance de Mémoire de l'UCE (puissance de batterie constante)
- 98 = Lien de Communication UCE à Jauge - H2
- 99 = Démarrage/Marche Impossible (code actif seulement)

*Initialisera le code 99.

Après tout les codes actifs sont effacée, effacer le(s) code(s) storé d'erreur en utilisant la procédure suivante.

■REMARQUE: L'interrupteur d'allumage devrait être à la position ARRÊT.

5

1. Avec le harnais de diagnostic connecté à la prise de diagnostic et avec le commutateur de sélection d'entraînement en position 4 roues motrices, retenez l'interrupteur de dérivation de la marche arrière et tournez l'interrupteur d'allumage à la position EN MARCHE.
2. Après dix secondes, relâchez l'interrupteur de dérivation de la marche arrière et tournez l'interrupteur d'allumage à la position ARRÊT; ensuite tournez l'interrupteur d'allumage à la position EN MARCHE. L'affichage devrait lire AC00 (aucune erreur détectée).

■REMARQUE: Si le LCD affiche encore un code d'erreur, continuez à dépanner le composant approprié.

3. Débranchez le harnais diagnostique; puis installez le capuchon en caoutchouc noir.
4. Installez le siège en vous assurant qu'il soit bien en position.

Codes de malfunction de l'UCE (450/1000 Cruiser/1000 Mud Pro)

Si un composant de l'injection de carburant électronique (EFI) ou un composant connexe du châssis est défectueux ou si l'UCE détecte un signal en dehors de la plage de tolérance, un code d'anomalie sera généré dans l'UCE et apparaîtra sur l'affichage à cristaux liquides (ACL). Pendant les trente premières secondes, l'ACL n'affichera rien et le code d'anomalie apparaîtra alternativement avec une icône de clé ou un voyant indicateur d'anomalie (MIL). Après trente secondes, l'affichage numérique reviendra à la normale; cependant, le MIL et le code d'anomalie continueront à clignoter. Sur les modèles dotés d'une jauge analogique, l'aiguille se déplacera au maximum du cadran pendant trente secondes; elle reviendra ensuite à la normale tandis que le MIL et le code continueront à clignoter.

Liste de codes

REMARQUE: Chacun des codes numériques suivants porteront un préfixe de lettre C ou P. Le préfixe «C» dénote une anomalie du châssis tandis que le préfixe «P» dénote une anomalie du groupe motopropulseur.

REMARQUE: Les codes de dysfonctionnement normaux sont effacés de l'ACL lorsque le composant est remplacé ou que le dysfonctionnement est corrigé; toutefois, les codes intermittents doivent être effacés comme indiqué dans le tableau des codes.

Code	UCE PIN	Description	Situation
C00631	D2	Circuit de capteur d'inclinaison haut	
C00641	D2	Circuit de capteur d'inclinaison bas	SG/Ouvert
P0107	F2	Circuit de capteur de MAP bas	SG/Ouvert
P0108	F2	Circuit de capteur de MAP haut	SP
P0112	F3	Circuit de capteur d'IAT bas	SG
P0113	F3	Circuit de capteur d'IAT haut	Ouvert
P0114 ¹	F3	Circuit de capteur d'IAT intermittent	
P0116	F4	Circuit de range de capteur d'ECT/performance	
P0117	F4	Circuit de capteur d'ECT bas	SG
P0118	F4	Circuit de capteur d'ECT haut	Ouvert/SP
P0119 ¹	F4	Circuit de capteur d'ECT Intermittent	
P0121	G3	Range d'ECT/performance	
P0122	G3	Circuit d'ECT bas	SG
P0123	G3	Circuit d'ECT haut	
P0219	S.O.	Condition de moteur dessus vitesses	
P0231	J1	Circuit de relais de pompe à carburant bas	SG/Ouvert
P0232	J1	Circuit de relais de pompe à carburant haut	
P0233	J1	Circuit de relais de pompe à carburant	
P0264 ²	K4	Circuit d'injecteur de cylindre bas	SG
P0265 ²	K4	Circuit d'injecteur de cylindre haut	
P0266 ²	K4	Équilibre d'injecteur de cylindre	Ouvert
P0336 ¹	D1/E1	Synchronisation de capteur de CKP	
P0337 ¹	D1/E1	Circuit de capteur de CKP	SG
P0339 ¹	D1/E1	Capteur de CKP intermittent/irrégulière	
P0480	K2	Circuit de contrôle de relais de ventilateur	
P0484	K2	Circuit de contrôle de relais de ventilateur haut	
P0485	K2	Circuit de contrôle de relais de ventilateur bas	SG/ouvert
P0500		Capteur de vitesse de véhicule	
P0508	C4/D3/ D4/E4	Circuit de système de contrôle d'air bas	SG
P0509	C4/D4	Circuit de système de contrôle d'air haut	Ouvert
P0562	L1	Tension de système Voltage bas	
P0563	L1	Tension de système haut	
P0601	S.O.	Erreur de total de contrôle de mémoire de l'UCE	
P0615 ¹	L3	Circuit de relais de démarreur	
P0616	L3	Circuit de relais de démarreur bas	
P0617	L3	Circuit de relais de démarreur haut	
P0630	S.O.	NIV n'est programmé ou incompatible	
P0642	A1	Circuit de puissance de capteur bas	
P0643	A1	Circuit de puissance de capteur haut	
P2303 ²	M2	Circuit de bobine d'allumage primaire bas	Ouvert
P2304 ²	M2	Circuit de bobine d'allumage primaire haut	
P2531	A4	Circuit de commutateur d'allumage bas	
P2532	A4	Circuit de commutateur d'allumage haut	
U0155	B1/C1	Perte de communication de la jauge à l'ACL	
*Carbu- rant OFF		*Code opérateur d'activation du détecteur d'inclinaison	

Haut Niveau de signal trop haut (possibilité de court-circuit à la batterie (+))

Bas Niveau de signal trop bas (possibilité de court-circuit à la masse ou court-circuit dans le châssis)

SG Possibilité de court-circuit à la masse ou court circuit dans le châssis

Ouvert Circuit ouvert (possibilité de fil rompu ou absence de connexion)

¹ Ces codes ne s'effacent qu'à la suite d'un cycle d'alimentation complet (clé hors contact/contactée)

² Ces codes ne s'effacent qu'en effectuant un cycle de démarrage complet (clé hors contact, clé contactée, démarrage, clé hors contact, clé contactée)

Capteur d'inclinaison (EFI)

AVERTISSEMENT

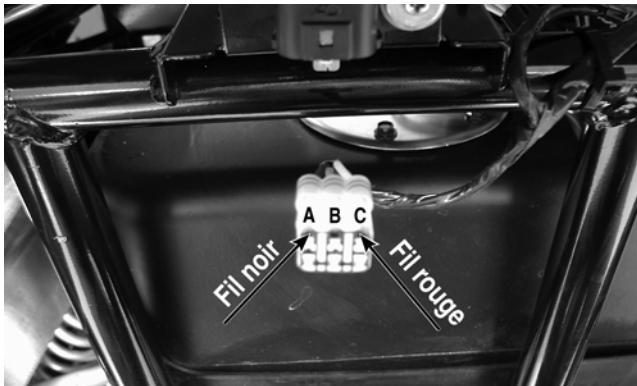
Une mauvaise installation du capteur d'inclinaison peut entraîner une perte soudaine de la puissance du moteur, d'où un risque de perte de maîtrise du véhicule entraînant des blessures graves ou mortelles.

ATTENTION

Ne laissez pas tomber le capteur d'inclinaison, le mécanisme interne pouvant subir des dommages à la suite d'un choc.

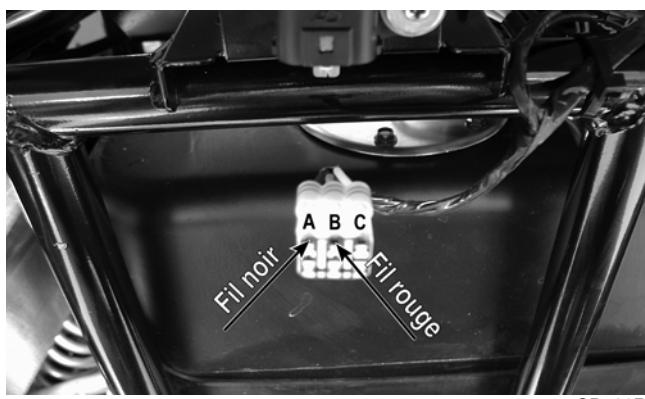
TENSION D'ALIMENTATION

- Débranchez le connecteur à trois fils; sélectionnez ensuite l'échelle de volts c.c. sur le multimètre et branchez le fil d'essai rouge à la borne du fil orange (C) et le fil d'essai noir à la borne du fil noir (A).



CD706A

- Placez le commutateur d'allumage en position ON. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie. Sinon, vérifiez le fusible de 30 ampères principal et de 10 ampères d'allumage, le faisceau de câblage ou le commutateur d'allumage.
- Retirez le fil d'essai rouge et connectez-le à fil bleu et brun (B). Le multimètre doit indiquer approximativement 2,5 volts c.c. Si la tension spécifiée n'est pas indiquée, vérifiez les connexions de fil au niveau de l'UCE ou substituez un autre UCE pour vérifier le test.

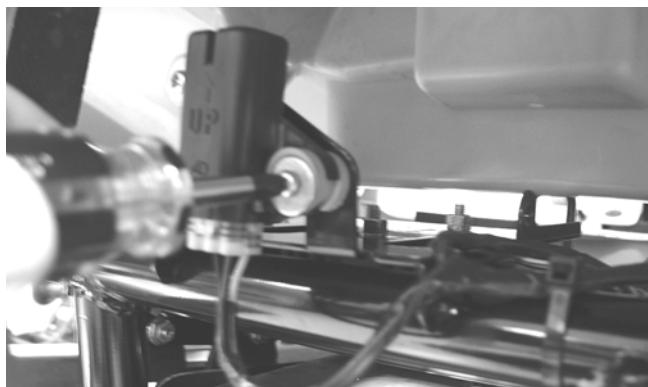


CD706B

TENSION DE SORTIE

■REMARQUE: Il vous faudra ou un harnais de «break-out» utiliser des adaptateurs à aiguille sur les fils du multimètre, car les essais suivants s'effectuent alors que le capteur est branché.

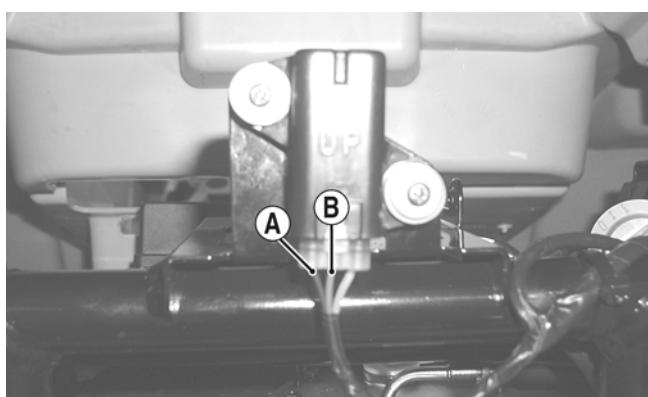
- Branchez le connecteur à trois fils; retirez ensuite les deux vis de montage servant à fixer le capteur d'inclinaison au châssis arrière.



CD707

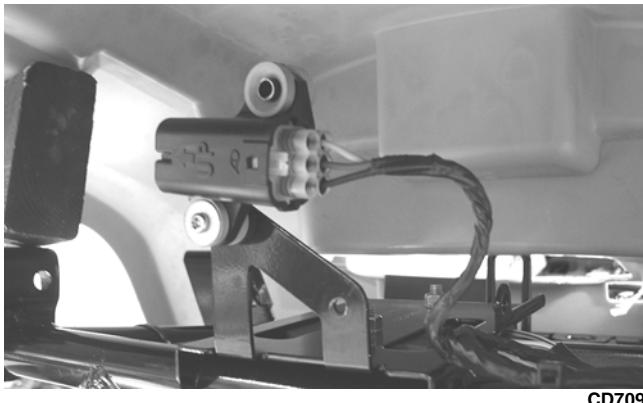
- Installez les adaptateurs à aiguille sur les fils du multimètre; sélectionnez ensuite l'échelle de volts c.c. sur le multimètre.
- Branchez le fil d'essai rouge à la borne du fil bleu et brun (B) et le fil d'essai noir à fil noir et jaune (A); tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position marche (ON) et observez le multimètre. Le multimètre doit indiquer une résistance de 0,3 à 1,5 V c.c.

5



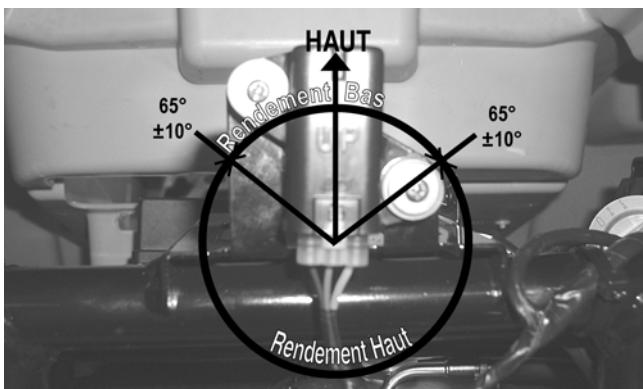
CD705B

- Inclinez le capteur de 60° vers la gauche et vers la droite, tout en observant le multimètre. Le multimètre doit indiquer de 3,0 à 7,0 volts c.c. au bout d'environ une seconde dans la position inclinée. Si les valeurs lues au multimètre ne correspondent à celles spécifiées, le capteur d'inclinaison est défectueux.



CD709

■REMARQUE: Pour remettre en place le capteur après le test, assurez-vous que la flèche marquée est orientée vers le haut.



CD705A

Capteur de position d'accélérateur (CPA)(550/700/700 Cruiser/1000)

INSPECTION

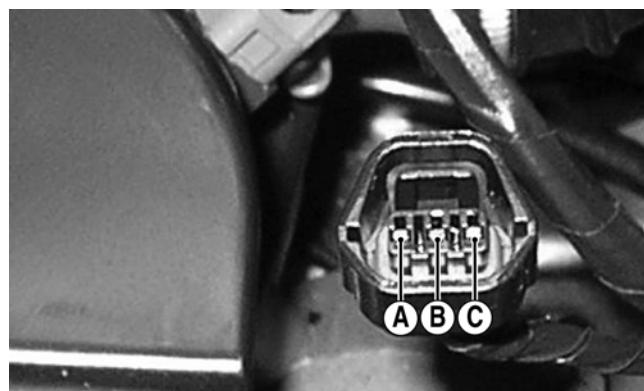
1. Retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



PR544

■REMARQUE: En avant que vous tester le CPA, inspectez le raccord de prise trois fils sur la faisceau principal et la prise trois goupilles sur le CPA pour la contamination, les goupilles cassés et/ou le corrosion.

2. Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF; puis sélectionnez la position DC Voltage sur le testeur.
3. Connectez le fil noir du testeur à la borne C et le fil rouge du testeur à la borne B. Tournez le commutateur d'allumage à la position de marche. Le multimètre devrait indiquer approximativement 5,0 volts c.c.



PR538A

4. Retirez le fil rouge du testeur de la borne B et connectez à la borne A. Le multimètre devrait indiquer 0 volts c.c.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifées, inspectez pour des connexions mauvais à l'UCE ou de les fils cassés ou ouvert dans la faisceau de fils.

ATTENTION

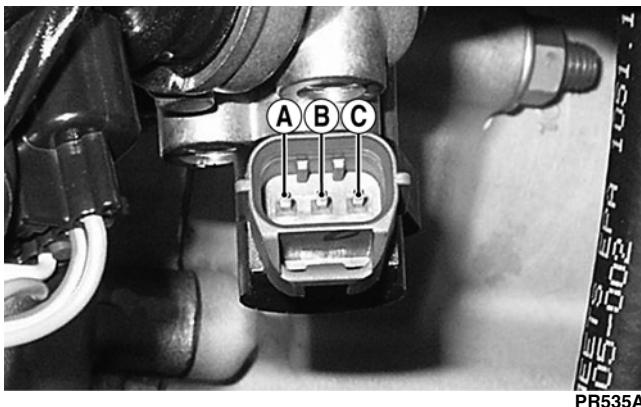
Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

5. Tournez le commutateur d'allumage à la position arrêt; puis déconnectez la batterie (câble négatif en premier).

ATTENTION

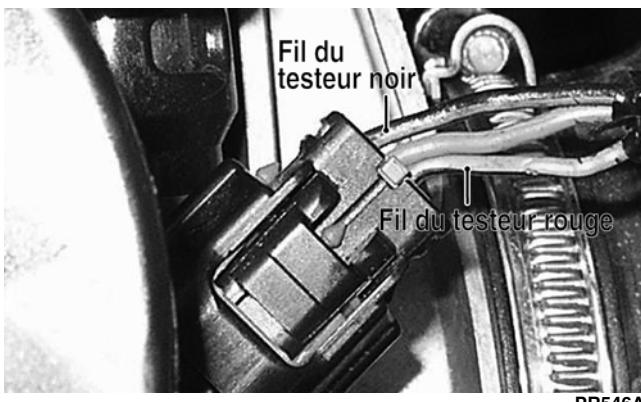
Déconnectez toujours la batterie lorsque vous effectuez des tests de résistance, afin d'éviter d'endommager le multimètre.

6. Sélectionnez l'échelle de volts c.c. sur le multimètre; puis effectuez les tests suivante sur le CPA.
 - A. Goupille (B) à la masse - infini (circuit ouvert).
 - B. Goupille (A) à goupille (B) - approximativement 1,22k ohms (accélérateur fermé).
 - C. Goupille (A) à goupille (B) - approximativement 4,36k ohms (accélérateur pleins-gaz).
 - D. Goupille (A) à goupille (C) - approximativement 4,05k ohms.



■REMARQUE: Si toute les valeurs de le multimètre n'est aux spécifiées, remplacez ou réglez le CPA (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

7. Connectez le fil positif à la batterie; puis connectez le fil négatif.
8. Connectez le raccord de faisceau principal de CPA au CPA; puis en utilisant de ClipsMaxi, connectez le fil noir du testeur au fil noir/vert et le fil rouge du testeur au fil vert/noir.



9. Sélectionnez l'échelle volts c.c. sur le testeur et tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer 0,60 volt c.c. avec le accélérateur fermé et approximativement 4,0 volts c.c. avec le accélérateur en position pleins-gaz.

■REMARQUE: Si le multimètre indique les valeurs spécifiées, inspectez le raccord de faisceau principal à le faisceau de fils principale de l'UCE. Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifiées, remplacez le CPA et ajustez-le selon les spécifications (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

ATTENTION

Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

10. Remettez tout les codes d'erreur de l'UCE après la révision est complet (voyez Codes d'erreur de l'UCE dans cette section).

RETRAIT

1. Retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



PR544

2. Retirez les deux vis qui fixent le CPA au corps d'accélérateur et retirez le CPA.

INSTALLATION/RÉGLAGE

1. Positionnez le CPA sur le corps d'accélérateur et serrez avec les deux vis. Ne serrez pas à ce stade.
2. Connectez la faisceau de fils principal à CPA.
3. Trouvez le raccord de diagnostic sous le siège au côté de PDM; puis installez la prise de test du tressis de Prise de test/liste de codes d'erreur sur le contacteur.
4. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON et prenez note l'emplacement de l'indicateur de CPA (A, B ou C); puis ajustez le CPA jusqu'à l'indicateur de CPA s'allume en position centre (B).

5



PR542A



PR540A



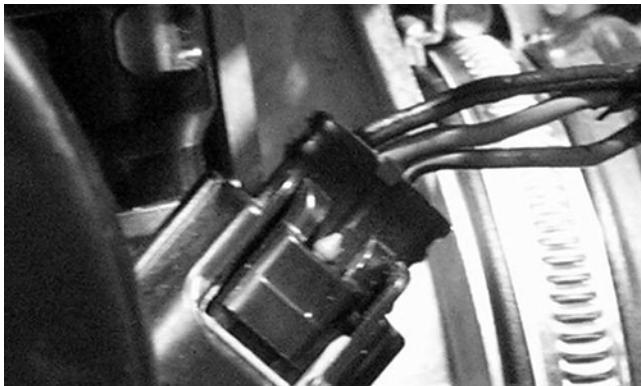
PR541A

5. Serrez la vis de montage bien; puis vérifiez que l'indicateur de CPA s'allume en position centre (accélérateur dans la position de ralenti).
6. Faites passer la manette des gaz de la position de ralenti vers une demie position de papillon à plusieurs reprises; remettez ensuite la manette des gaz en position de ralenti. L'écran doit retourner à la position (B).
7. Retirez la prise de test; puis installez le couvercle de moteur côté gauche.

Capteur de position d'accélérateur (CPA) (450)

INSPECTION

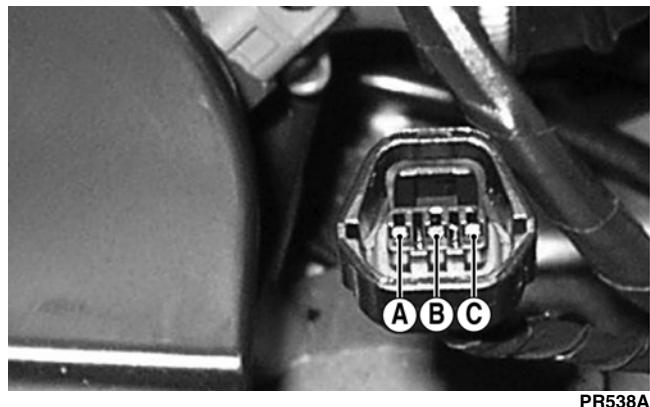
1. Retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



PR544

■REMARQUE: En avant que vous tester le CPA, inspectez le raccord de prise trois fils sur la faisceau principal et la prise trois goupilles sur le CPA pour la contamination, les goupilles cassés et/ou le corrosion.

2. Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF; puis sélectionnez la position DC Voltage sur le testeur.
3. Connectez le fil noir du testeur à la borne B et le fil rouge du testeur à la borne A. Tournez le commutateur d'allumage à la position de marche. Le multimètre devrait indiquer approximativement 5,0 volts c.c.



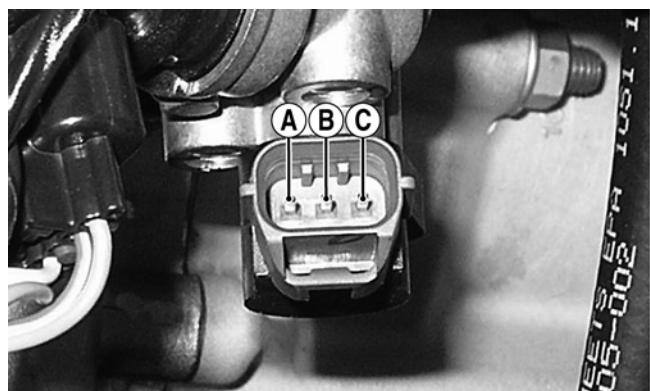
PR538A

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifiées, inspectez pour des connexions mauvaises à l'UCE ou de les fils cassés ou ouvert dans la faisceau de fils.

ATTENTION

Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

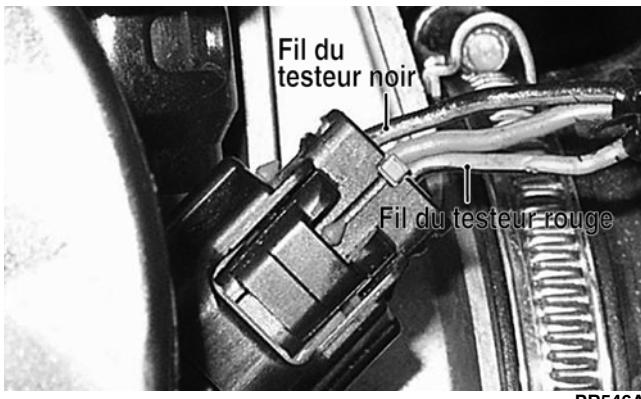
4. Tournez le commutateur d'allumage à la position «OFF».
5. Sélectionnez l'échelle de volts c.c. sur le multimètre; puis effectuez les tests suivante sur le CPA.
 - A. Goupille (B) à la masse - infini (circuit ouvert).
 - B. Goupille (A) à goupille (B) - approximativement 1,22k ohms (accélérateur fermé).
 - C. Goupille (A) à goupille (B) - approximativement 4,5k ohms (accélérateur pleins-gaz).
 - D. Goupille (A) à goupille (C) - approximativement 5,5k ohms.



PR535A

■REMARQUE: Si toute les valeurs de le multimètre n'est aux spécifiées, remplacez ou réglez le CPA (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

6. Connectez le fil positif à la batterie; puis connectez le fil négatif.
7. Connectez le raccord de faisceau principal de CPA au CPA; puis en utilisant de ClipsMaxi, connectez le fil noir du testeur au fil noir/vert et le fil rouge du testeur au fil vert/noir.



PR546A

8. Sélectionnez l'échelle volts c.c. sur le testeur et tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer 4,5 volt c.c. avec le accélérateur fermé et approximativement 1,5 volts c.c. avec le accélérateur en position pleins-gaz.

■REMARQUE: Si le multimètre indique les valeurs spécifées, inspectez le raccord de faisceau principal à le faisceau de fils principale de l'UCE. Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifées, remplacez le CPA et ajustez-le selon les spécifications (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

ATTENTION

Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

9. Vérifié tout les codes de malfunction sont effiché après la révision est complet (voyez Codes de malfunction de l'UCE dans cette section).

RETRAIT

1. Retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



PR547A

2. Retirez la vis qui fixent le CPA au corps de papillon et retirez le CPA.

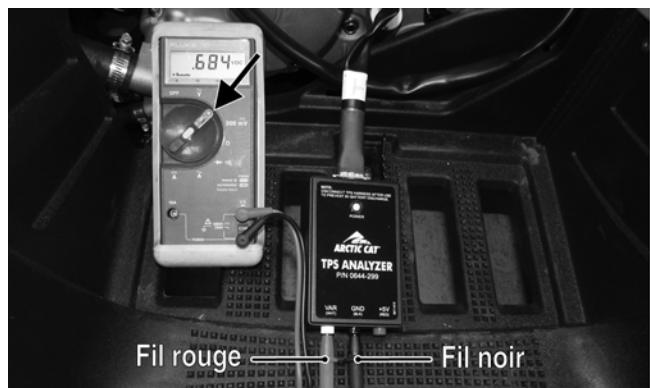
INSTALLATION/RÉGLAGE

1. Positionnez le CPA sur le corps de papillon et serrez avec la vis. Ne serrez pas à ce stade.
2. Branchez le raccord n° 8 de Harnais de multi-analyseur de CPA au CPA; puis branchez le harnais à l'outil d'analyseur CPA.



FI672

3. À l'aide d'un multimètre, branchez le fil du testeur noir au borne noir (GND) sur l'analyseur et le fil du testeur rouge au borne blanc (VAR); puis sélectionnez la position Voltage.



FI673A

5

4. Réglez le capteur de position du papillon (CPA) jusqu'à l'obtention d'une lecture de 0,68 V c.c.; serrez ensuite les vis fermement. Ouvrez et fermez le papillon et vérifiez bien si la lecture revient à 0,68 V c.c. Réglez au besoin.



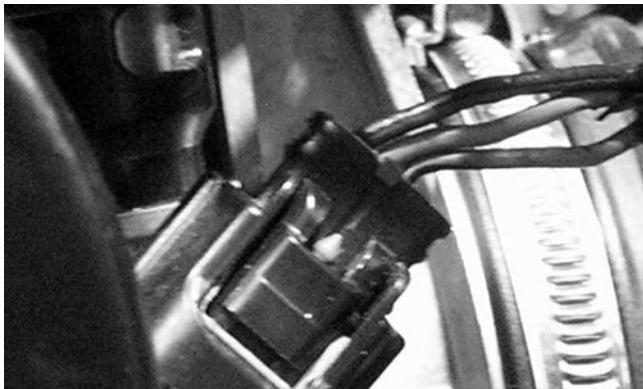
FI674

5. Débranchez le harnais du analyseur; puis débranchez le harnais du CPA et connectez le raccord de harnais principal de CPA.
6. Serrez la vis de montage bien.

Capteur de position d'accélérateur (CPA) (1000 Cruiser/ 1000 Mud Pro)

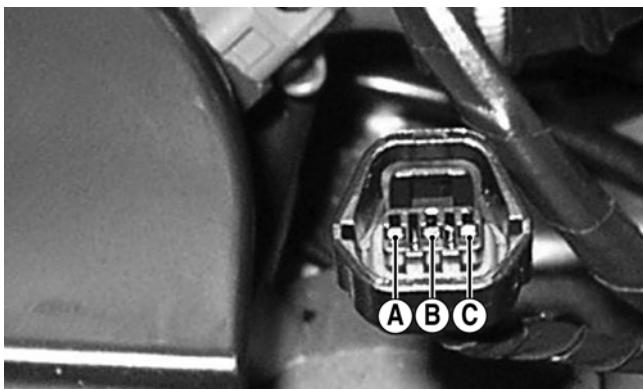
INSPECTION

1. Retirez le siège, couvercles latéraux, porte-bagages avant et panneau de carrosserie avant (voyez la section 8); puis retirez l'ensemble de filtre à air. Retirez le raccord de CPA du CPA.



■REMARQUE: En avant que vous tester le CPA, inspectez le raccord de prise trois fils sur la faisceau principal et la prise trois goupilles sur le CPA pour la contamination, les goupilles cassés et/ou le corrosion.

2. Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF; puis sélectionnez la position Voltage c.c. sur le testeur.
3. Connectez le fil rouge du testeur à la borne B et le fil noir du testeur à la borne A. Tournez le commutateur d'allumage à la position de marche. Le multimètre devrait indiquer approximativement 5,0 volts c.c.

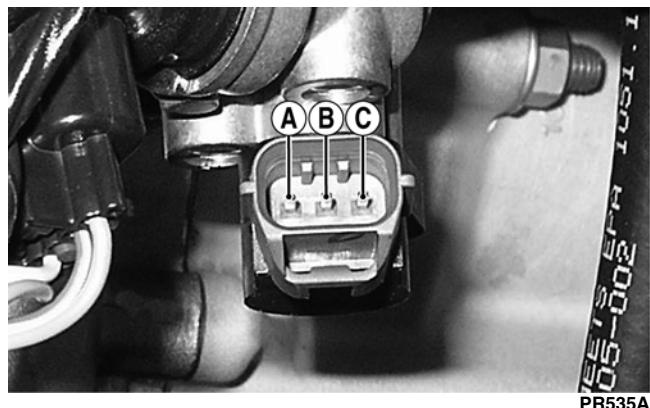


■REMARQUE: Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifiées, inspectez pour des connexions mauvaises à l'UCE ou de les fils cassés ou ouvert dans la faisceau de fils.

ATTENTION

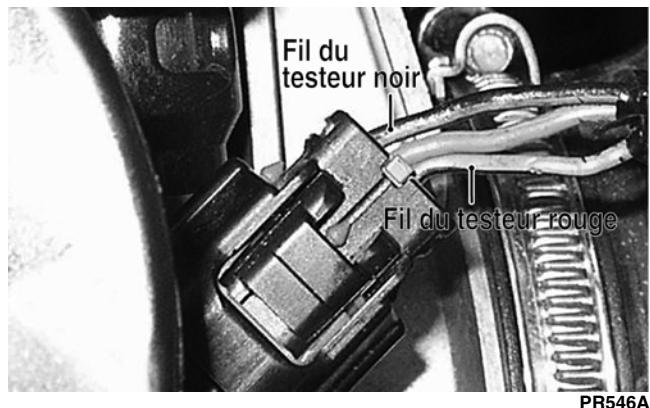
Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

4. Tournez le commutateur d'allumage à la position «OFF».
5. Sélectionnez l'échelle de volts c.c. sur le multimètre; puis effectuez les tests suivante sur le CPA.
 - A. Goupille (B) à la masse - infini (circuit ouvert).
 - B. Goupille (A) à goupille (C) - approximativement 1k ohms (accélérateur fermé).
 - C. Goupille (A) à goupille (C) - approximativement 5k ohms (accélérateur pleins-gaz).
 - D. Goupille (A) à goupille (B) - approximativement 5k ohms.



■REMARQUE: Si toute les valeurs de le multimètre n'est aux spécifiées, remplacez ou réglez le CPA (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

6. Connectez le fil positif à la batterie; puis connectez le fil négatif.
7. Connectez le raccord de faisceau principal de CPA au CPA; puis en utilisant de ClipsMaxi, connectez le fil noir du testeur au fil noir/vert et le fil rouge du testeur au fil vert/noir.



8. Sélectionnez l'échelle volts c.c. sur le testeur et tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer 0,6 volt c.c. avec le accélérateur fermé et approximativement 4,0 volts c.c. avec le accélérateur en position pleins-gaz.

■REMARQUE: Si le multimètre indique les valeurs spécifées, inspectez le raccord de faisceau principal à le faisceau de fils principale de l'UCE. Si le multimètre n'indique pas les valeurs spécifées, remplacez le CPA et ajustez-le selon les spécifications (voyez INSTALLATION/RÉGLAGE dans cette sous-section).

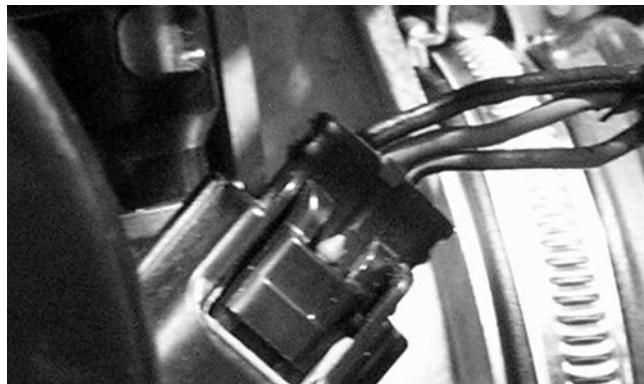
ATTENTION

Assurez-vous que le commutateur d'allumage est en position OFF en avant que vous débranchez l'UCE.

9. Vérifié tout les codes de malfunction sont effiché après la révision est complet (voyez la sous-section Codes de malfunction de l'UCE dans cette section).

RETRAIT

1. Retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



PR544

2. Retirez la vis qui fixent le CPA au corps de papillon et retirez le CPA.

INSTALLATION/RÉGLAGE

1. Positionnez le CPA sur le corps de papillon et serrez avec la vis. Ne serrez pas à ce stade.

2. Branchez le raccord n° 8 de Harnais de multi-analyseur de CPA au CPA; puis branchez le harnais à l'outil d'analyseur CPA.



FI672

3. À l'aide d'un multimètre, branchez le fil du testeur noir au borne blanc (VAR) sur l'analyseur et le fil du testeur rouge au borne rouge (+SV); puis sélectionnez la position Voltage c.c.



FI676A

4. Réglez le capteur de position d'accélérateur (CPA) jusqu'à l'obtention d'une lecture de 0,6 V c.c.; serrez ensuite les vis fermement. Ouvrez et fermez le papillon et vérifiez bien si la lecture revient à 0,6 V c.c. Réglez au besoin.
5. Débranchez le harnais du analyseur; puis débranchez le harnais du CPA et connectez le raccord de harnais principal de CPA.

5

Dépannage

Problème: L'étincelle est faible ou absente.

Situation	Remède
1. Bobine d'allumage défectueuse	1. Remplacez la bobine d'allumage.
2. Bougie d'allumage défectueuse	2. Remplacez la bougie d'allumage.
3. Magnéto défectueuse	3. Remplacez la magnéto.
4. CDI/UCE défectueuse	4. Remplacez le CDI/l'UCE.
5. Bobine du capteur d'allumage défectueuse	5. Remplacez la bobine du capteur d'allumage.

Problème: La bougie d'allumage est encrassée de carbone.

Situation	Remède
1. Mélange trop riche (650)	1. Ajustez le carburateur.
2. Tr/min de ralenti trop élevé (650)	2. Ajustez le carburateur.
3. Essence inapproprié	3. Remplacez par l'essence appropriée.
4. Filtre à air sale	4. Nettoyez le filtre à air.
5. Bougie d'allumage inapproprié (trop froide)	5. Remplacez la bougie d'allumage.
6. Joints d'étanchéité de soupapes fendu ou manquantes	6. Remplacez les joints.
7. Segments de piston d'huile usée ou brisée	7. Remplacez les segments.

Problème: Les électrodes de la bougie d'allumage surchauffent ou brûlent.

Situation	Remède
1. Bougie d'allumage inappropriée (trop chaude)	1. Remplacez la bougie d'allumage.
2. Le moteur surchauffe	2. Révisez le système de refroidissement.
3. Bougie d'allumage desserrée	3. Resserrez la bougie d'allumage.
4. Mélange trop pauvre (650)	4. Ajustez le carburateur.

Problème: La magnéto ne se charge pas.

Situation	Remède
1. Fils ou connexions court-circuités, desserrés ou ouverts	1. Réparez, remplacez ou resserrez les fils.
2. Bobines de magnéto court-circuitées, à la masse ou ouvertes	2. Remplacez les bobines de magnéto.
3. Régulateur/redresseur défectueuse	3. Remplacez le régulateur/redresseur.

Problème: La magnéto se charge, mais la vitesse de chargement est inférieure aux spécifications.

Situation	Remède
1. Fils court-circuités, ouverts ou desserrés (aux bornes)	1. Réparez, ou resserrez les fils.
2. Bobines du stator (magnéto) à la masse ou ouvertes	2. Remplacez les bobines du stator.
3. Régulateur/redresseur défectueux	3. Remplacez le régulateur/redresseur.
4. Niveau d'électrolyte bas (plomb-acide)	4. Ajoutez de l'eau distillée.
5. Plaques de batterie défectueuses	5. Remplacez la batterie.

Problème: Il y a surcharge de la magnéto.

Situation	Remède
1. Batterie interne court-circuitée	1. Remplacez la batterie.
2. Résistance du régulateur/redresseur endommagée ou défectueuse	2. Remplacez la résistance.
3. Mauvaise mise à la masse du régulateur/redresseur	3. Nettoyez ou resserrez la connexion de masse.

Problème: Le chargement est instable.

Situation	Remède
1. Fil court-circuité par intermittence	1. Remplacez le fil.
2. Court circuit interne de magnéto	2. Remplacez la magnéto.
3. Régulateur/redresseur défectueux	3. Remplacez le régulateur/redresseur.

Problème: Le bouton de démarrage ne fonctionne pas.

Situation	Remède
1. Chargement faible de la batterie 2. Contacts d'interrupteurs défectueux 3. Relais du démarreur défectueux 4. Commutateur d'arrêt d'urgence ou commutateur d'allumage éteint 5. Connexions desserrées ou déconnectées	1. Chargez ou remplacez la batterie. 2. Remplacez l'interrupteur. 3. Remplacez le relais. 4. Allumez les interrupteurs. 5. Connectez, resserrez ou réparez les connexions.

Problème: La surface des plaques de batterie présente des taches ou une substance blanche, poudreuse et acide.

Situation	Remède
1. Vitesse de chargement trop basse ou trop haute 2. Niveau d'électrolyte de batterie insuffisant (plomb-acide) 3. Densité trop basse (plomb-acide) 4. Batterie à plat ou endommagée 5. Électrolyte contaminé	1. Remplacez la batterie. 2. Maintenez l'électrolyte au niveau prescrit. 3. Chargez la batterie ou ajoutez de l'eau distillée. 4. Remplacez la batterie. 5. Remplacez la batterie.

Problème: La batterie se décharge trop rapidement.

Situation	Remède
1. Électrolyte contaminé 2. Densité trop basse (plomb-acide) 3. Système de chargement n'est pas chargé 4. Plaques de batterie surchargées ou endommagées 5. Batterie court-circuitée	1. Remplacez la batterie. 2. Chargez la batterie ou ajoutez de l'eau distillée. 3. Vérifiez la magnéto, le régulateur/redresseur, les connexions du circuit. 4. Remplacez la batterie ou corrigez le système de chargement. 5. Remplacez la batterie.

Problème: La polarité de la batterie est inversée.

Situation	Remède
1. Batterie incorrectement connectée	1. Inversez les connexions – remplacez la batterie – réparez l'endommagement.

SECTION 6 – SYSTÈME D’ENTRAÎNEMENT

6

TABLE DES MATIÈRES

Système d’entraînement	6-2
Actionneur de traction avant/Verrou de différentiel..	6-2
Différentiel avant	6-3
Essieux moteur	6-17
Engrenage arrière	6-22
Moyeu.....	6-25
Étrier de frein hydraulique	6-26
Dépannage du système d’entraînement	6-30
Dépannage du système de freins.....	6-30

Système d'entraînement

■**REMARQUE:** Certaines des photographies et des illustrations qui figurent dans cette section sont utilisées à des fins de clarification seulement et ne sont pas censées représenter des conditions réelles.

■**REMARQUE:** Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.

■**REMARQUE:** Les spécifications aux engrenages (capacités, type de lubrifiant, etc.) se trouvent à la section 1 de ce manuel.

Jeu d'engrènement de couronne dentée	0,28 à 0,38 mm (0,011 à 0,015 po)
Jeu axial de couronne dentée	0,1 à 0,2 mm (0,004 à 0,008 po)

INFORMATION GÉNÉRALE

Tous les engrenages sont identifiés sous un boulon de couvercle. Cette identification comporte un code date de production, un code séquence et un code rapport.

- A. Un « 6 » ou « 3,6 » à l'angle inférieur droit indique un rapport de transmission de 3,6:1 (denture 10:36).
- B. Un « 1 » ou « 3,1 » à l'angle inférieur droit indique un rapport de transmission de 3,1:1 (denture 11:34).
- C. Un « 4,0 » à l'angle inférieur droit indique un rapport de transmission de 4,0:1 (denture 9:36).

Les logements en aluminium de fonderie ont été assemblés à l'aide de vis filetées par roulage (trois lobes). Lors de l'assemblage de ces vis, enfoncez délicatement les vis dans le logement; serrez ensuite aux couples de serrage ci-après.

Taille	Nouveau logement	Logement ré-assemblé
M6 (évidement Torx T-30)	8 à 9,5 lb-pi	6,5 à 9 lb-pi
M8 (évidement Torx T-40)	25 à 31 lb-pi	21 à 25 lb-pi
M10 (évidement Torx T-50)	37 à 45,5 lb-pi	31 à 38 lb-pi

OUTILS SPÉCIAUX

Lorsque le technicien effectue des procédures d'entretien dans cette section doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition. Référez-vous au Catalogue d'outils spécialisés pour la description d'outil approprié.

Description	n/p
Outil jauge de jeu d'engrènement (essieu à 24 cannelures)	0544-010
Outil jauge de jeu d'engrènement (essieu à 27 cannelures)	0544-011
Outil pince de bottes homocinétiques	0444-120
Douille hexadécimale interne	0444-104
Extracteur du pignon de l'engrenage/axe	0444-127
Outil d'installation de joint étanchéité de carter d'engrenage	0444-224

■**REMARQUE:** Vous pouvez vous procurer les outils spéciaux auprès du service des pièces détachées d'Arctic Cat.

Actionneur de traction avant/Verrou de différentiel

■**REMARQUE:** L'actionneur est une pièce non réparable. S'il est défectueux, il doit être remplacé.

■**REMARQUE:** L'actionneur ne doit fonctionner que quand le contacteur d'allumage est en position ON.

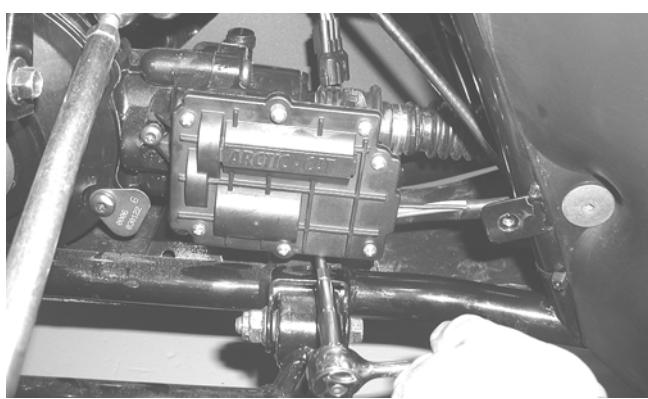
L'actionneur de traction avant se trouve sur le côté du carter d'entrée de la traction avant. Le moteur étant arrêté et le commutateur d'allumage en position ON, un vrombissement momentané doit être perceptible chaque fois que le sélecteur de traction avant est déplacé ou le verrou de différentiel est activé. Si aucun son n'est entendu, consultez la section 5. Si l'actionneur marche constamment ou fait des grincements ou des bruits de frottement, il faut le remplacer.

RETRAIT

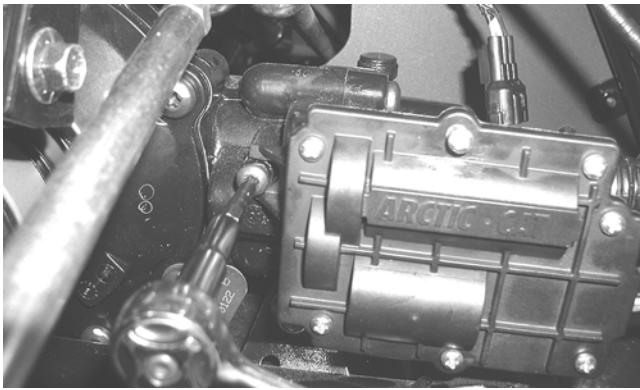
1. Débranchez le connecteur du faisceau de fils de l'actionneur.
2. À l'aide d'une clé à empreinte hexalobée T-30, retirez la vis de fixation du côté arbre d'entraînement de l'actionneur.



3. Enlevez la vis de fixation du dessous de l'actionneur du côté suspension.



- Desserrez sans le retirer la vis de fixation à l'avant de l'actionneur; faites glisser ensuite l'actionneur vers l'arrière suffisamment pour dégager la languette de montage fendue et l'arbre du sélecteur.

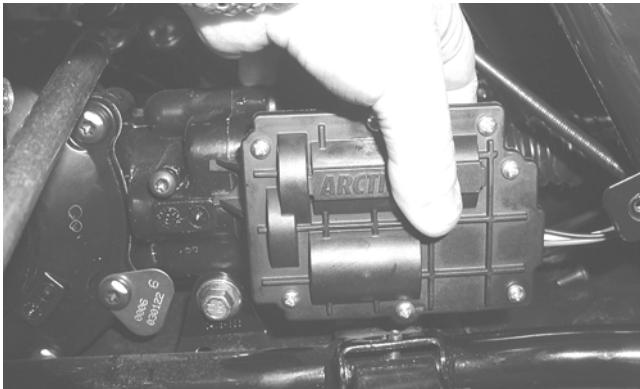


AG928

INSTALLATION

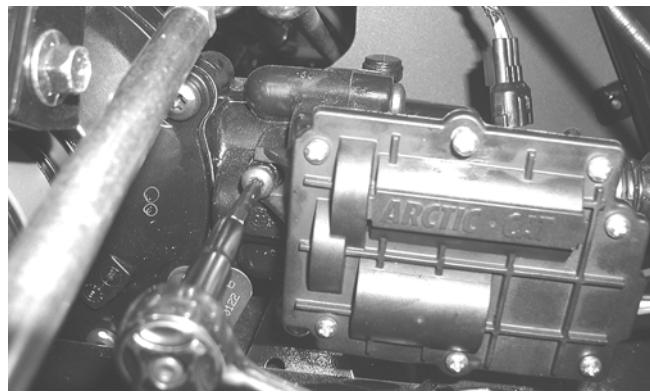
■REMARQUE: Veillez à aligner correctement le levier actionneur de verrouillage du différentiel avec le trou du plongeur de verrouillage du différentiel.

- Lubrifiez les joints torique sur l'actionneur. Assurez-vous que toutes les surfaces de montage sont propres et exemptes de débris.
- Alinez l'actionneur avec l'arbre du sélecteur et glissez-le vers l'avant sur l'arbre en prenant soin d'engager la vis à capuchon dans la fente de la languette de montage avant.



AG925

- Tout en tenant l'actionneur fermement en avant, serrez la vis à capuchon avant pour maintenir l'actionneur en place; posez les deux vis à capuchon restantes sans les serrer.



AG928

- Desserrez la vis à capuchon avant et serrez la vis à capuchon du côté arbre d'entraînement.



AG926

■REMARQUE: Il est important de serrer cette vis à capuchon alors que les autres sont desserrés pour assurer la bonne assise de l'actionneur.

6

- Serrez les vis à capuchon restantes, puis branchez la prise électrique au faisceau de fils principal.
- Placez le commutateur d'allumage en position ON et vérifiez le fonctionnement en actionnant plusieurs fois le sélecteur.
- Fixez le faisceau de fils au châssis avec une attache en nylon et remettez le panneau intérieur d'aile en place.

Différentiel avant

■REMARQUE: Pour retirer l'engrenage arrière, reportez-vous à la rubrique Engrenage arrière de cette section.

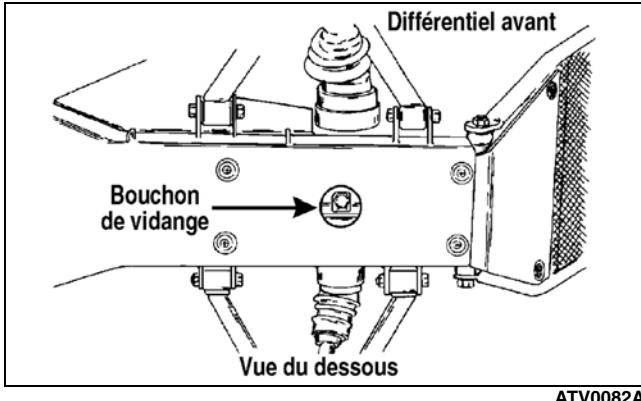
RETRAIT DU DIFFÉRENTIEL

- Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

⚠ AVERTISSEMENT

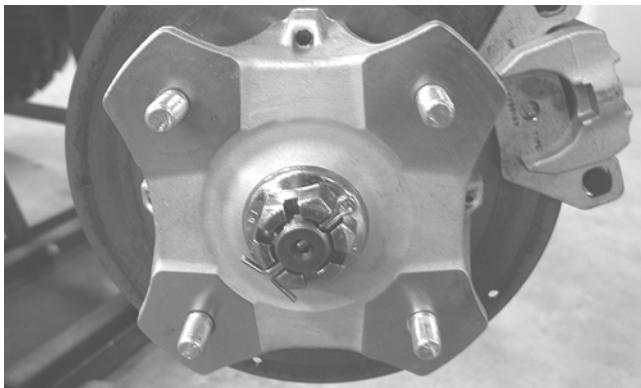
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

- Retirez le bouchon de vidange, évacuez le lubrifiant d'engrenages dans un bac de récupération, puis réinstallez le bouchon et serrez à 45 lb-po.



ATV0082A

3. Retirez les roues avant.
4. Enclenchez le frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
5. Retirez la goupille fendue attachant l'écrou à six pans; puis retirez l'écrou à six pans et la rondelle.



KX041

6. Relâchez le verrou du levier de frein.

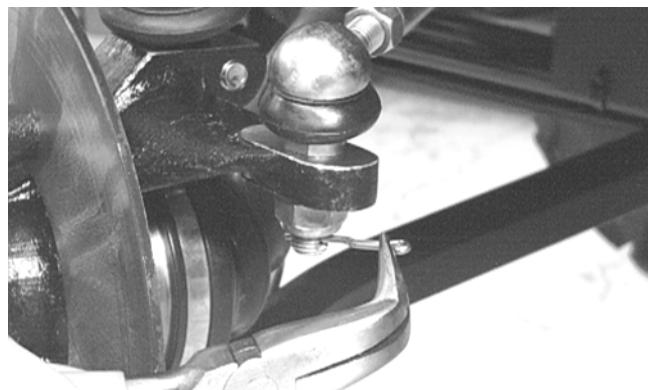
■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer les tuyaux de frein des étriers pour cette procédure.

7. Retirez les deux étriers de freins. Prenez note des quatre vis à capuchon.



AF894D

8. Retirez les goupilles fendues des barres d'accouplement et jetez les goupilles.



AF895D

9. Retirez les écrous de blocage des barres d'accouplement.



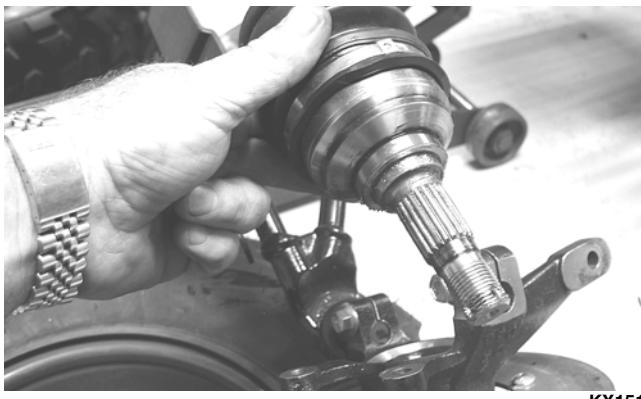
AF896D

10. Retirez les vis à capuchon du joint à rotule supérieur en faisant attention de ne pas endommager les filets de la tige du joint à rotule; puis, à l'aide d'un maillet en caoutchouc, tapez légèrement l'extrémité de l'essieu et dégagerez-le de la genouillère.



AF628D

11. Dégagez la genouillère de direction de l'essieu.



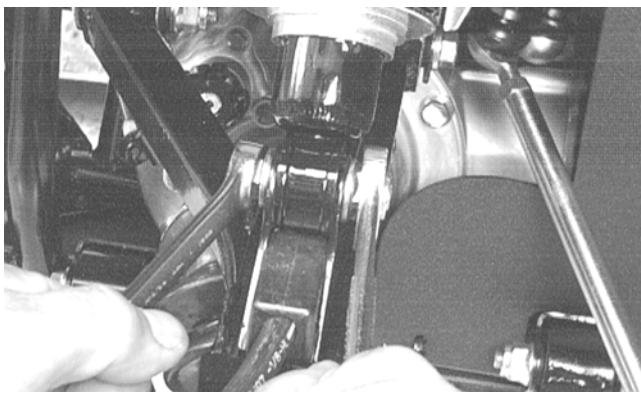
KX151

12. Soutenez l'essieu pour éviter qu'il ne tombe ou qu'il soit en suspension.

ATTENTION

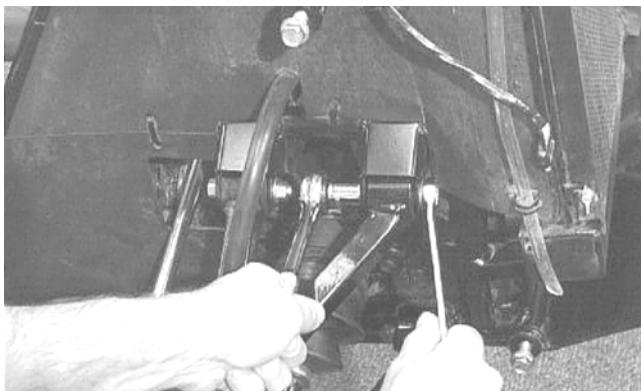
L'essieu doit être soutenu. Si l'essieu n'est pas soutenu, le joint homocinétique interne risque d'être endommagé.

13. Retirez les boulons de l'amortisseur inférieur. Prenez note des écrous de blocage; puis mettez les amortisseurs de côté et fixez-les à l'aide d'une sangle.



AF897D

14. Retirez les écrous de blocage et les vis à capuchon du bras en « A » supérieur; ensuite retirez le bras en « A ».

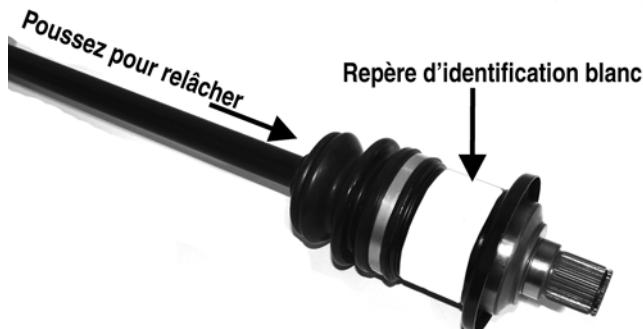


AF610D

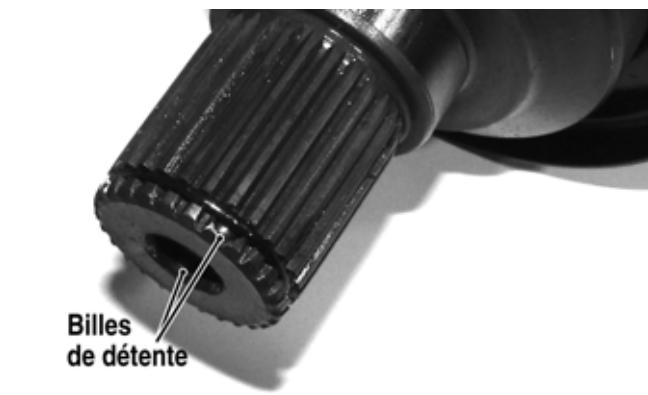
15. Poussez l'arbre d'essieu fermement vers le différentiel pour débloquer le verrou interne; puis, tout en maintenant l'essieu enfoncé, tirez sur la coupelle du joint homocinétique pour la séparer du différentiel.

ATTENTION

N'essayez pas d'utiliser un extracteur à inertie afin d'éviter des dégâts au différentiel/essieu.



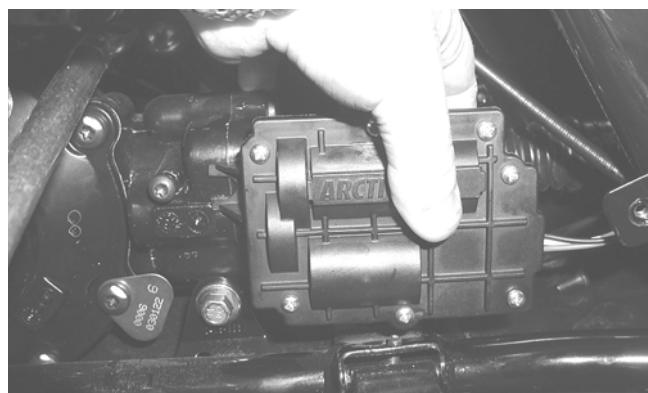
PR729B



PR725A

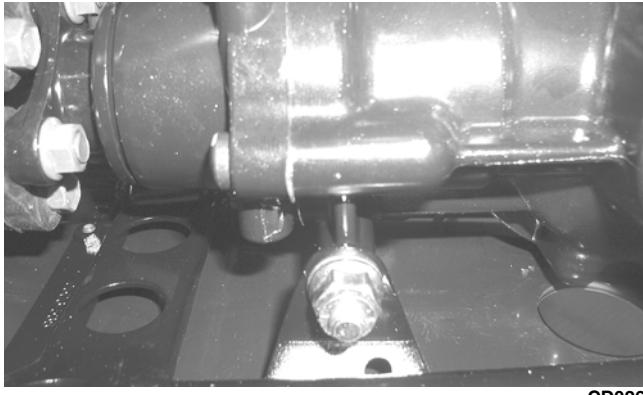
6

16. Retirez les panneaux de garde-boue intérieurs.
17. À l'aide d'une clé à empreinte hexalobée T-30, retirez les trois vis fixant l'actionneur de traction avant à la boîte d'engrenages et déposez l'actionneur.



AG925

18. Retirez la vis à capuchon inférieure de la fixation du différentiel. Prenez note de l'écrou de blocage et des rondelles.



19. Retirez les vis à capuchon supérieures de la fixation du différentiel.



20. Dégagez l'ensemble du différentiel des supports de cadre, puis déplacez l'ensemble du différentiel suffisamment en avant pour désengager l'arbre de transmission avant de la chape de sortie.



21. Posez le différentiel sur son côté droit, puis retirez-le du cadre.



Désassemblage de l'arbre d'entrée

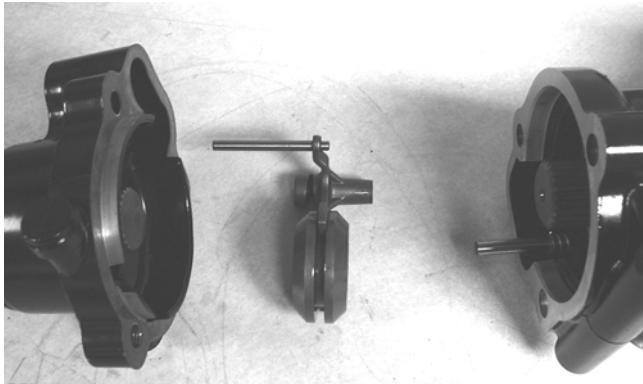
■REMARQUE: Cette procédure peut s'effectuer sur un engrenage arrière; mais il peut y avoir des variantes d'un modèle à l'autre. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

1. À l'aide d'une clé torx T-40, retirez les vis de fixation de logement du pignon.



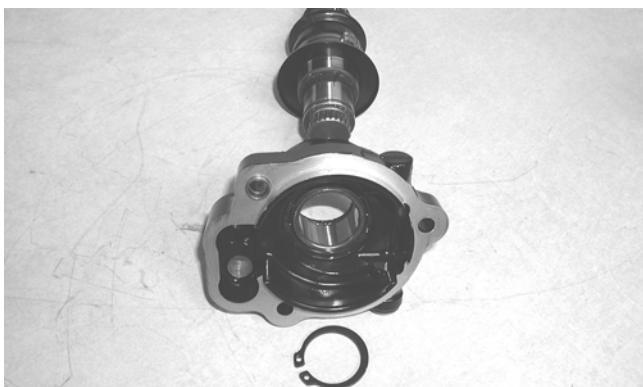
2. Retirez de logement à l'aide d'un maillet de caoutchouc. Prenez note du joint. Retirez la fourchette, le collier et le ressort. Prenez note de l'emplacement de tous les composants en prévision de l'assemblage.





CD106

3. À l'aide d'un pinces pour collier de botte (ou l'équivalent), enlevez les brides de manchon, puis retirez les manchons et l'entraînement cannelé de l'arbre d'entrée.
4. Retirez l'arbre d'entrée du logement du pignon.



CD107

5. À l'aide d'un outil d'extraction de joints, retirez le joint du pignon. Prenez note du collet d'espacement.

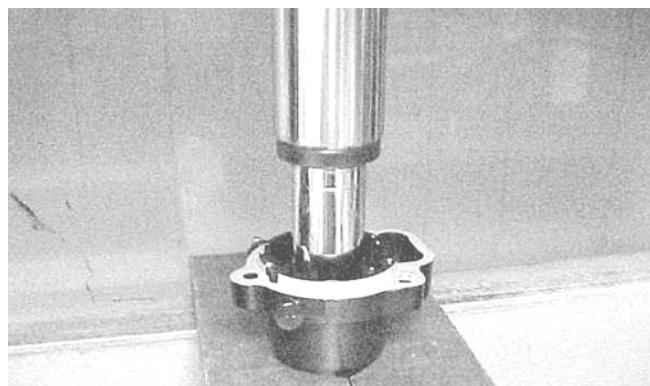


GC010

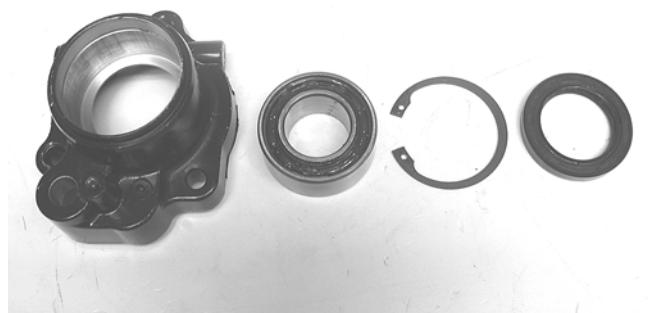
6. Retirez l'anneau à ressort fixant le roulement de l'arbre d'entrée; placez ensuite le logement du pignon dans une presse et retirez le roulement.



GC011



AF984



6

KX219

Assemblage de l'arbre d'entrée

1. Placez le logement du pignon dans une presse et installez le roulement d'arbre primaire. Assujettissez le roulement avec l'anneau à ressort existant en vous assurant que le bord pointu est dirigé vers l'extérieur.



GC012



GC011

2. Installez le joint d'étanchéité de l'arbre d'entrée en veillant à ce qu'il soit de niveau avec le bord du logement.



GC014

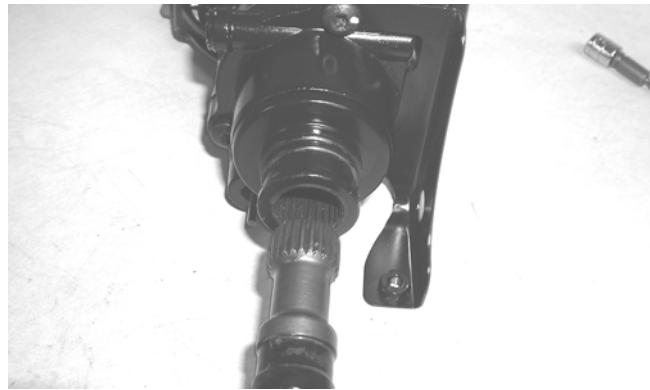
3. Lubrifiez l'arbre d'entrée avec de la graisse haute performance au disulfure de molybdène n° 2 en remplissant les cannelures et les languettes du soufflet; assemblez ensuite en laissant l'excès de graisse s'échapper librement. Une légère pression sera présente sur le soufflet pendant l'assemblage. Fixez en place avec de nouveaux colliers de serrage.

■REMARQUE: Chaque fois que les cannelures de transmission sont séparées, nettoyez toutes les cannelures avec un solvant de nettoyage de pièces et séchez-les avec de l'air comprimé, puis lubrifiez-les avec la graisse recommandée.



GC009A

4. Installez l'arbre d'entrée dans le logement du pignon; installez ensuite le manchon avant et fixez-le avec la bride de manchon appropriée et le manchon arrière avec la bride de manchon appropriée.



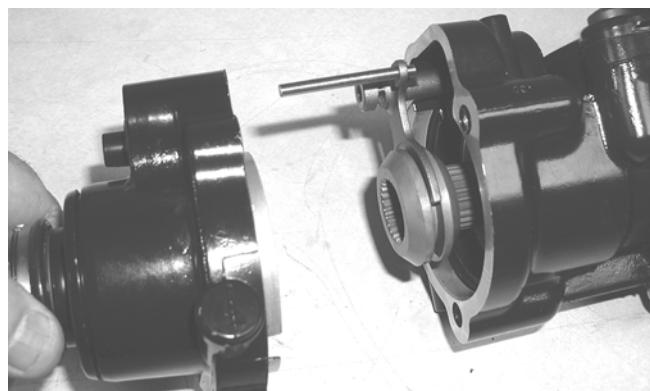
CD112



CD099

5. Placez le logement de pignon avec un nouveau joint sur le boîtier d'engrenage, puis attachez-le avec les vis à capuchon existantes. Serrez à 23 lb-pi.

■REMARQUE: Si un nouvel boîtier d'engrenage est installé, serrez les vis à capuchon à un couple de 25 à 31 lb-pi.



CD103

Désassemblage du différentiel

■REMARQUE: Cette procédure peut s'effectuer sur un carter d'engrenage arrière.

1. À l'aide d'une clé torx 40, retirez les vis à capuchon fixant le logement du pignon. Prenez note du attelage, fourche et ressort (différentiel seulement).



GC015

- À l'aide d'une clé torx T-40, retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de différentiel. Prenez note de l'emplacement de l'étiquette d'identification en prévision de l'assemblage.



GC003

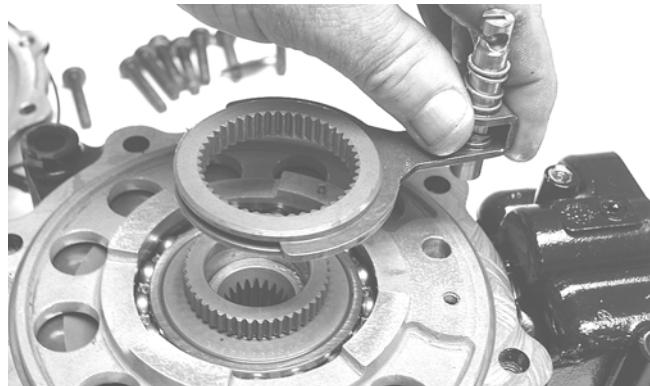
- À l'aide d'un maillet en plastique, frappez légèrement pour retirer le couvercle du différentiel. Prenez note du joint torique.



KX174

■REMARQUE: Si le couvercle est difficile à retirer, faites levier sur le couvercle en plusieurs endroits évidés.

- Retirez le coupleur cannelé, la fourchette d'embrayage, la goupille, ainsi que le ressort du dispositif de verrouillage du différentiel, puis mettez ces pièces de côté. Notez la position des pièces en prévision de l'assemblage.



KX175

- Retirez l'ensemble de bride de roulement de carter d'engrenage côté gauche en notant qu'il y a une cale. Marquez la cale comme cale gauche.



KX177



KX178

- Disposez l'ouverture du différentiel vers le bas; ensuite, en soulevant, sortez le boîtier du croisillon. N'oubliez pas les cales et marquez-les comme étant du côté droit.



KX179

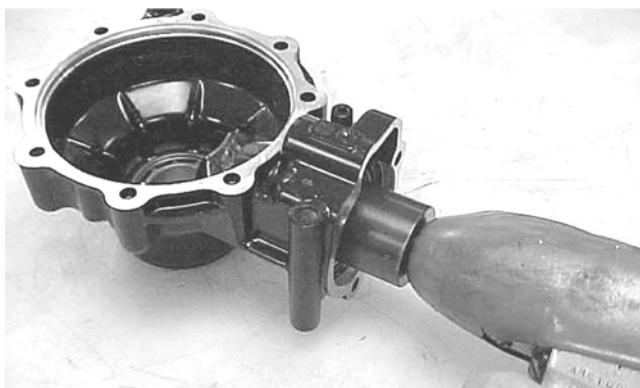


KX181

Désassemblage du pignon

■REMARQUE: Tout entretien de l'engrenage à pignon ou roulements associés nécessitera un nouveau boîtier d'engrenage/de différentiel. Le démontage du collier de verrouillage endommage gravement les filetages dans le boîtier.

1. À l'aide d'une Douille hexadécimale interne 48 mm, retirez le collier de blocage de fixation du pignon.

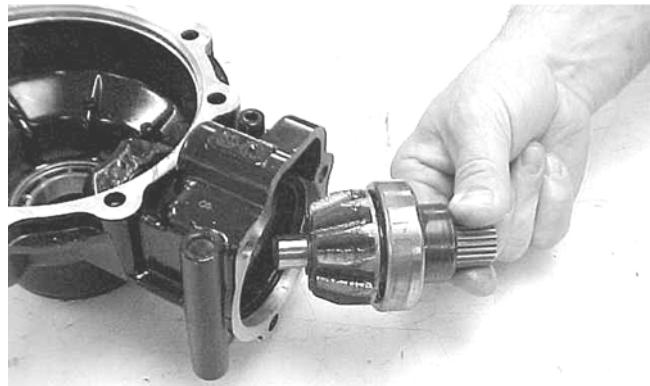


CC875



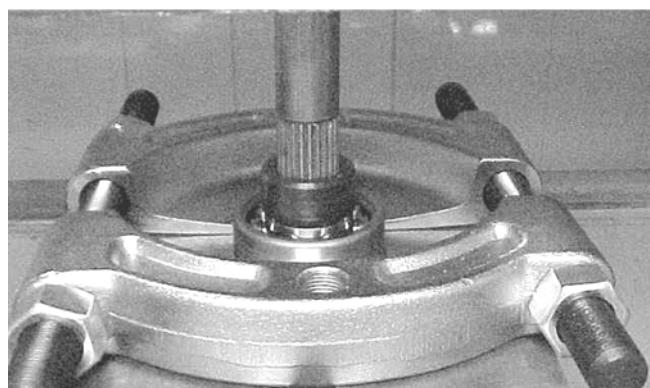
CC876

2. À l'aide de l'Extracteur du pignon de l'engrenage/axe et d'un marteau, retirez le pignon du logement du boîtier d'engrenage.



CC878

3. Assujettissez le pignon de l'engrenage dans un extracteur de roulement; puis retirez le roulement de pignon à l'aide d'une presse. Prenez note du collier et du roulement.

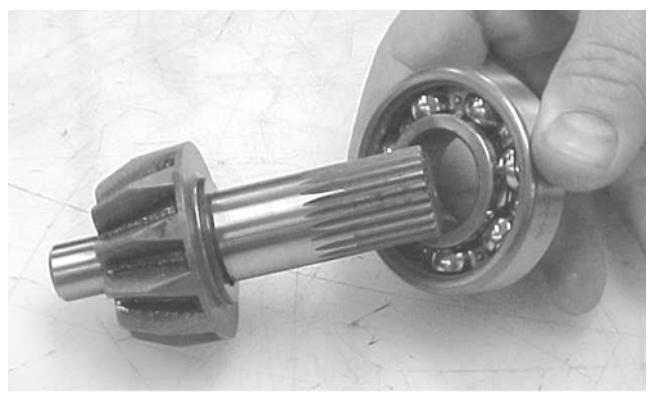


CC879

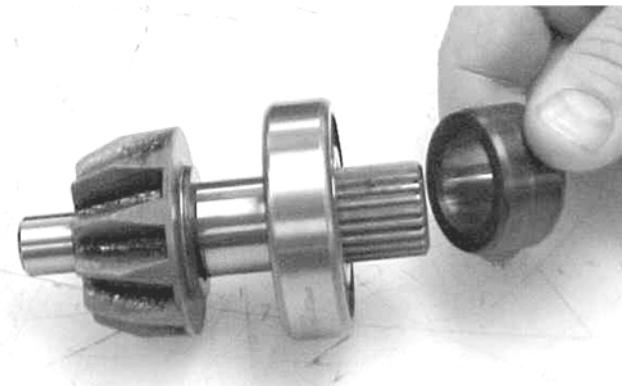
4. Retirez toutes les pièces réutilisables du boîtier d'engrenage, puis débarassez-vous du boîtier et du collier de verrouillage.

Assemblage du pignon

1. Installez le roulement sur l'arbre de pignon. Installez le collet de l'arbre de pignon.

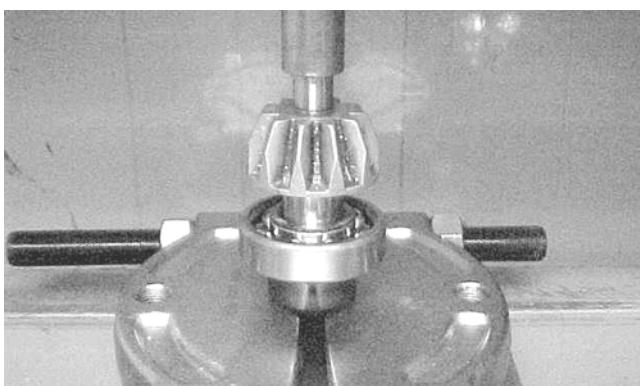


CC882



CC883

2. Placez le pignon dans un extracteur de roulement; puis installez le roulement à l'aide d'une presse.



CC884

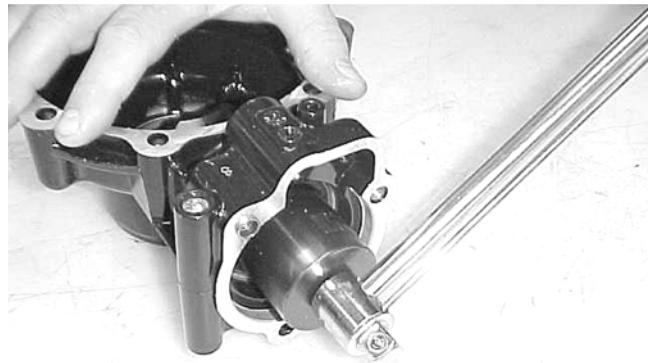
3. Enduez un nouveau roulement à aiguilles et le carter de roulement d'un nouveau logement d'engrenage/de différentiel de Loctite rouge n° 271; puis, à l'aide d'un tournevis convenant à la tâche, installez le roulement en l'appuyant légèrement contre les logements de roulement. N'enfoncez pas le roulement trop loin dans le logement.



GC044

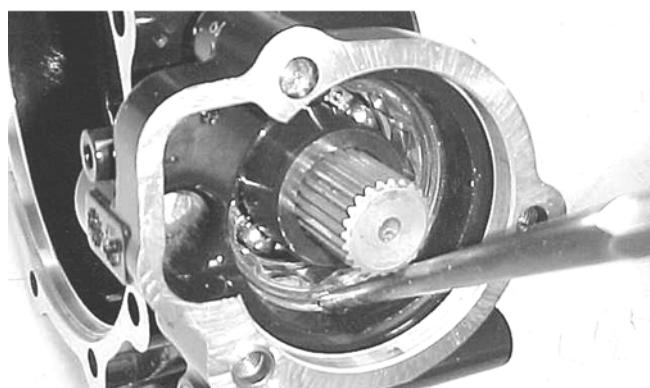
4. Installez le pignon de l'engrenage dans le logement. À l'aide d'une Douille hexadécimale interne 48 mm, fixez le pignon avec collet de blocage existant. Serrez à 125 lb-pi.

■REMARQUE: Sur un différentiel avant, collet de blocage a un filetage à droite. Sur un engrenage arrière, collet de blocage a un filetage à gauche.



CC890

5. Placez un poinçon sur le bord de le collet de blocage dans la galerie d'huile; puis, à l'aide d'un marteau, matez le collet de blocage pour veiller à ce qu'il reste bien serré.



CC891

Procédure de calage/choix de cale

6

Cales du côté de la boîte d'engrenage (jeu d'engrènement)		
n/p	mm	po
0402-405	1,3	0,051
0402-406	1,4	0,055
0402-407	1,5	0,059
0402-408	1,6	0,063
0402-409	1,7	0,067

Cales du côté du couvercle (jeu axial de couronne dentée)		
n/p	mm	po
1402-074	1,3	0,051
1402-075	1,4	0,055
1402-076	1,5	0,059
1402-077	1,6	0,063
1402-078	1,7	0,067

Il est très important de régler les engrenages coniques aux bonnes tolérances de fonctionnement. Ces tolérances peuvent avoir une grande incidence sur la durée utile et le bruit de l'engrenage; par conséquent, il est essentiel de régler correctement tout jeu d'engrenage avant l'assemblage final.

La procédure suivante peut être utilisée à la fois pour le différentiel avant et l'engrenage d'entraînement arrière.

■REMARQUE: Tous les roulements doivent être installés dans l'engrenage et le pignon correctement installé avant de continuer.

Jeu d'engrènement

■REMARQUE: Réglez toujours le jeu d'engrènement avant tout autre calage.

1. Installez la cale existante ou une cale de 0,051-0,055 po sur le côté de l'engrenage de l'ensemble de la couronne dentée.



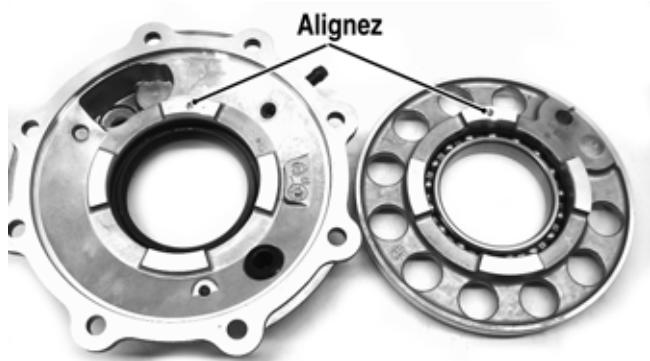
GC031A

2. Installez la couronne dentée avec la cale dans l'engrenage; ensuite, en tenant le pignon en position stationnaire, basculez la couronne dentée d'en avant en arrière pour vérifier s'il y a un jeu d'engrènement. S'il n'y a pas de jeu d'engrènement, installez une cale plus épaisse et revérifiez.



GC036A

3. Installez le boudin du roulement sur le couvercle de la boîte d'engrenage en vous assurant que la goupille d'alignement/de position s'engage dans le trou de montage du couvercle; assurez-vous ensuite que le boudin du roulement est entièrement placé dans le couvercle.



GC032A



GC033A

4. Installez la cale existante ou une cale de 0,063 po sur le côté couvercle de la couronne dentée; placez ensuite le couvercle du carter d'engrenage assemblé sur l'engrenage et fixez-le à l'aide des trois vis à capuchon. Serrez uniformément en suivant une séquence croisée.

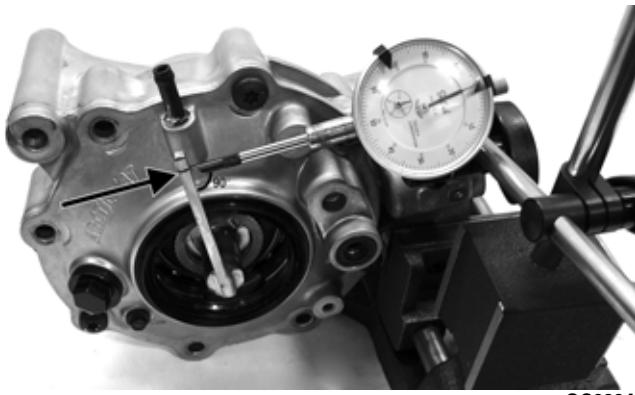


GC036B

5. Placez l'outil de jauge de jeu d'engrènement dans les cannelures de la couronne dentée et installez un comparateur à cadran en vous assurant qu'il entre bien en contact avec la jauge à un angle de 90° et avec le repère.



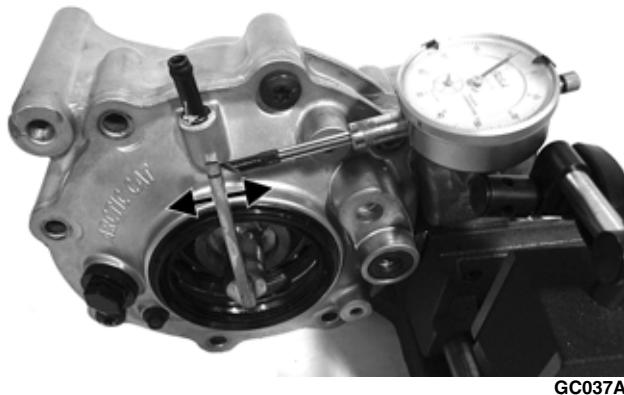
GC040



GC039A

6. Remettez le comparateur à cadran à zéro; ensuite, en maintenant le pignon stationnaire, basculez l'ensemble de la couronne dentée d'en avant en arrière et notez le jeu d'engrènement. Le jeu d'engrènement doit se situer entre 0,011 et 0,015 po. Si le jeu d'engrènement correspond aux spécifications, passez au jeu axial de la couronne dentée. Si le jeu d'engrènement ne correspond pas aux spécifications, augmentez l'épaisseur de la cale pour augmenter le jeu d'engrènement ou réduisez l'épaisseur de la cale pour réduire le jeu d'engrènement.

■REMARQUE: Des réglages de jeu d'engrènement plus élevés se traduisent généralement par un fonctionnement d'engrenage plus silencieux.

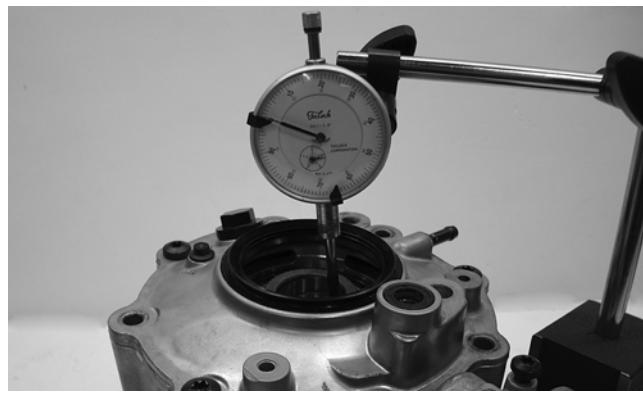


GC037A

Jeu axial de couronne dentée

Une fois le jeu d'engrènement corrigé, il est possible de régler le jeu axial de la couronne dentée. Pour régler le jeu axial, respectez la procédure suivante.

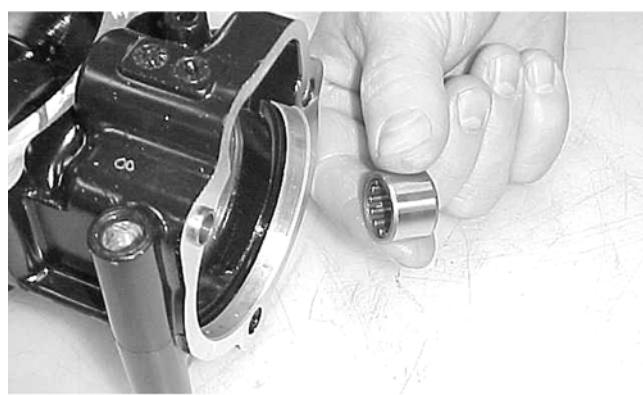
1. Placez solidement l'engrenage dans un appareil de maintien en le positionnant de façon à ce que le couvercle soit vers le haut; installez ensuite un comparateur à cadran en contact avec le collet d'essieu de la couronne dentée.



GC035

2. Ramenez le comparateur à cadran à zéro; poussez ensuite la couronne dentée vers le comparateur à cadran et relâchez-la. Le jeu axial doit être entre 0,004 et 0,008 po.
3. Pour augmenter le jeu axial, diminuez l'épaisseur de la cale. Pour réduire le jeu axial, augmentez l'épaisseur de la cale.

■REMARQUE: Une fois le bon jeu d'engrènement et le bon jeu d'extrémité établis, l'engrenage peut être assemblé (voir Assemblage de l'ensemble du bloc différentiel dans la présente sous-section).



CC888

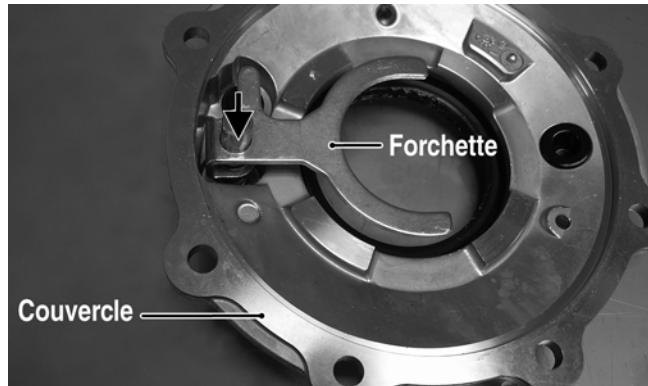
6

Assemblage du différentiel

1. L'engrenage à pignon et les nouveaux roulements étant installés, placez la cale (de jeu d'engrènement) sélectionnée sur le côté engrenage de la couronne dentée, en positionnant le côté chanfreiné vers la couronne dentée; faites ensuite l'installation dans le logement d'engrenage/de différentiel.



GC031A

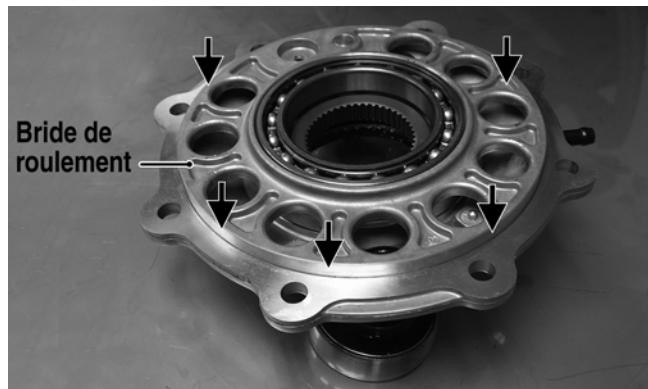


CF266A



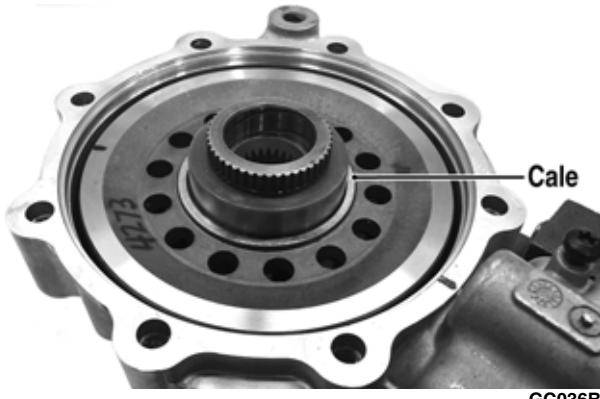
GC036B

- Placez la cale (jeu axial) sélectionnée, le côté chanfreiné vers l'engrenage, sur le côté couvercle de la couronne dentée.



CF267A

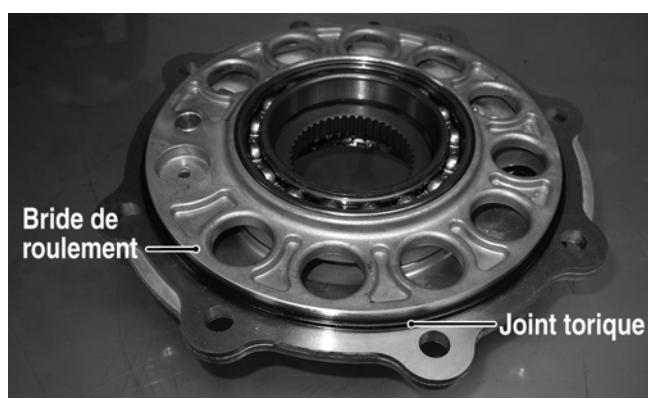
- Appliquez une couche généreuse de graisse dans le joint torique; ensuite installez-le dans le montage de couvercle assemblé en vous assurant de bien positionner le joint torique autour de la circonference de la bride de roulement.



GC036B

■REMARQUE: L'étoile et la couronne dentée forment un ensemble qui doit être remplacé dans sa totalité.

- Assemblez la fourchette et le collier coulissant dans le montage du couvercle; ensuite installez le montage de la bride de roulement/roulement gauche et positionnez fermement dans le couvercle.



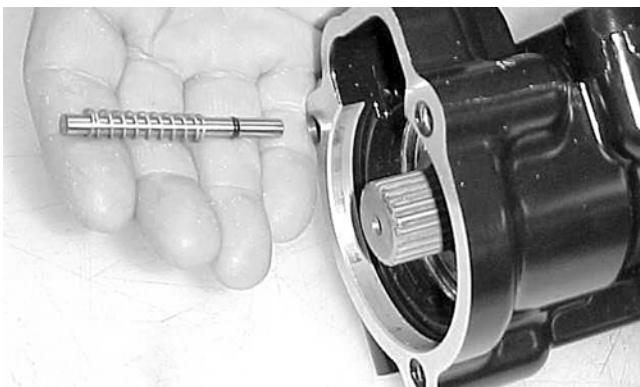
CF275A

- En veillant à ce que le joint torique soit correctement positionné sur l'ensemble de couvercle du carter d'engrenage/différentiel, installez le couvercle avec les attaches métalliques existantes. Prenez note de l'étiquette d'identification. Serrez les vis à capuchon (enduite avec Loctite vert n° 609) à 23 lb-pi.

■REMARQUE: Pour faciliter l'assemblage, vous pouvez enduire le joint torique de graisse.

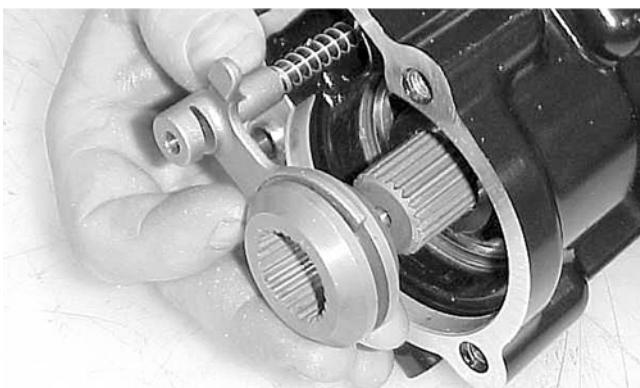
■REMARQUE: Si un nouvel boîtier d'engrenage est installé, serrez les vis à capuchon à un couple de 28 lb-pi.

6. Installez l'arbre de fourchette d'embrayage avec le ressort dans le logement d'engrenage en veillant à ce que le joint torique de l'arbre soit orienté vers l'intérieur.



CC892

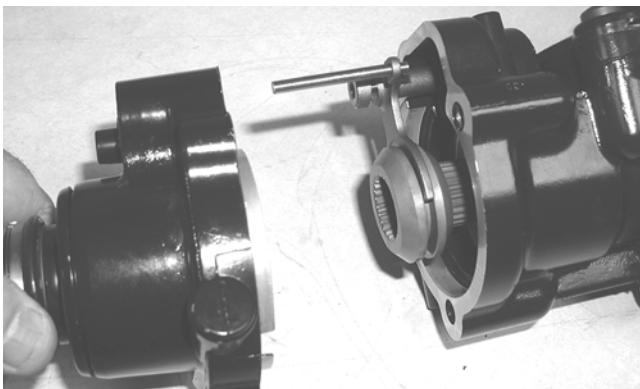
7. Installez la fourchette d'embrayage en veillant à ce que la jambe de la fourchette soit dirigée vers le haut. Enduez le joint d'une petite quantité d'huile; installez ensuite le joint.



CC893

8. Positionnez le logement du pignon sur le logement d'engrenage; fixez-le ensuite avec les vis à capuchon existantes. Serrez à 23 lb-pi.

■REMARQUE: Si un nouvel boîtier d'engrenage est installé, serrez les vis à capuchon à un couple de 28 lb-pi.



CD103

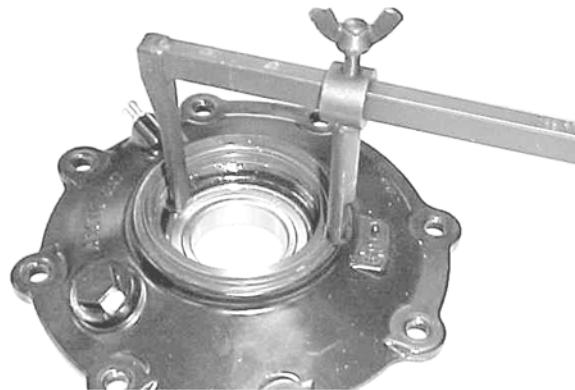


CD110

Retrait/installation du joint d'étanchéité d'essieu

■REMARQUE: Cette procédure peut s'effectuer sur un engrenage arrière.

1. Retirez le joint d'étanchéité à l'aide d'un outil d'extraction pour joints.



CC899

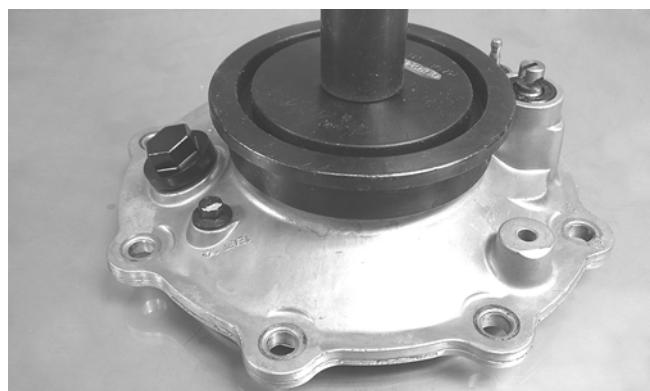
6

■REMARQUE: Avant d'installer le joint d'étanchéité, enduez de Graisse #2 molybdène disulfide haute performance le diamètre extérieur du joint.

2. À l'aide d'un Outil d'installation de joint étanchéité, poussez le joint étanchéité également dans l'ouverture de couvercle jusqu'à installé.

ATTENTION

Assurez-vous que l'outil est libre d'entailles ou d'angles vifs sans quoi le joint sera endommagé.

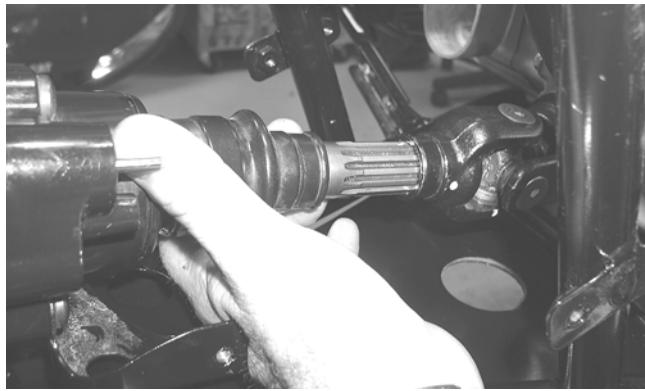


CF278

3. Renouvelez les étapes 1 à 2 de l'autre côté.

INSTALLATION DU DIFFÉRENTIEL

1. Alignez la chape d'entrée cannelée avec les cannelures de sortie avant, puis mettez en place le différentiel sur le châssis et installez les vis à capuchon, les rondelles et les écrous de blocage flexibles. Serrez à 38 lb-pi. Assurez-vous que la botte en caoutchouc est bien calée sur l'attache de la chape d'entrée.

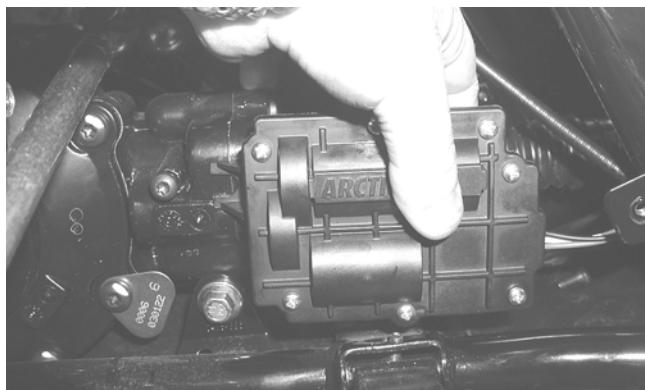


CD857



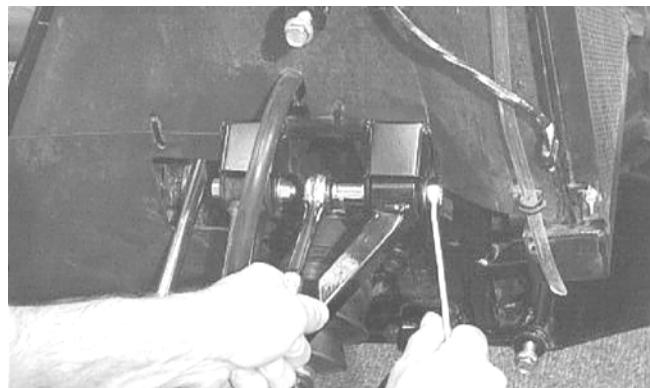
CD859

2. Versez 275 mL (9,3 oz) de lubrifiant d'engrenage hypoïde SAE 80W-90 dans le différentiel et installez le bouchon de remplissage. Serrez à 16 lb-pi.
3. Installez l'actionneur d'entraînement avant avec les trois vis à capuchon à tête torx, puis connectez le connecteur à fil au faisceau de câblage principal.



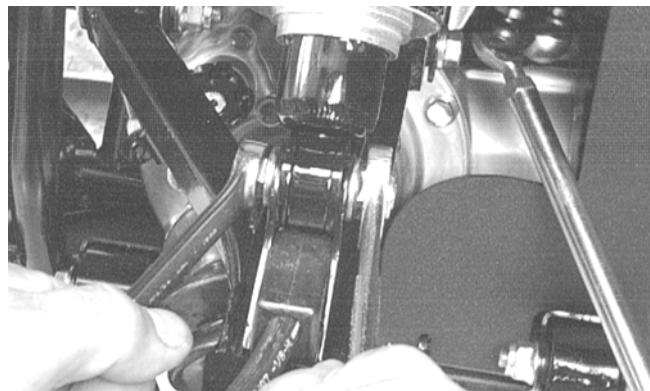
AG925

4. Installez les panneaux de garde-boue intérieurs.
5. Installez les essieux avant (consultez la partie Essieux moteur de cette section).
6. Fixez les bras en « A » supérieur à l'aide de vis à capuchon et d'écrous de blocage. Serrez à 50 lb-pi.



AF610D

7. Fixez les œillets d'amortisseurs inférieurs avec les vis à capuchon et les écrous de blocage. Serrez à 50 lb-pi.

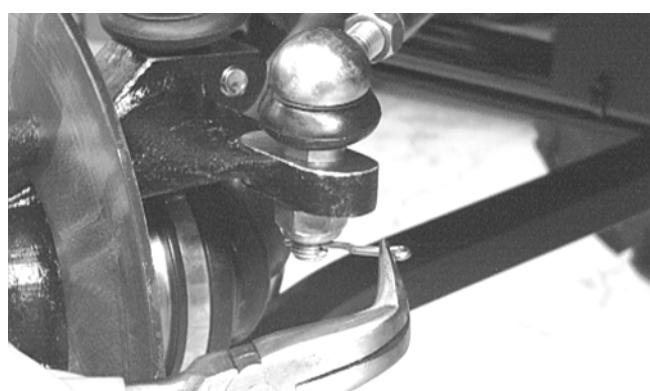


AF897D

8. Fixez les barres d'accouplement avec les contre-écrous. Serrez à 30 lb-pi; puis installez et écartez les goupilles fendues.



AF896D



AF895D

- Installez les étriers de freins et fixez avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux serrées à 20 lb-pi.



AF894D

- Installez les roues et serrez à 40 lb-pi.
- Retirez le VTT de son support.

Essieux moteur

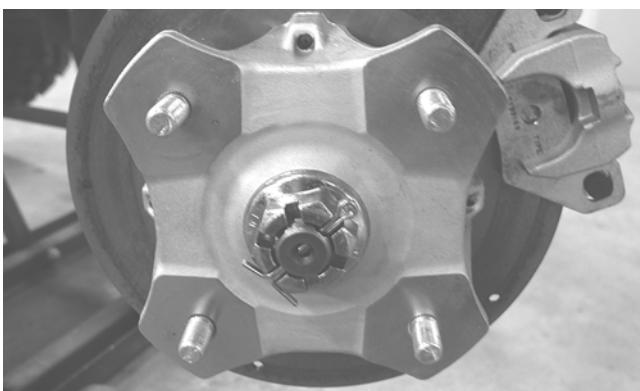
RETRAIT DE L'ESSIEU MOTEUR ARRIÈRE

- Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

- Enclenchez le frein à main en le pompan; puis engagez le verrou du levier de frein.
- Retirez la roue.
- Retirez la goupille fendue attachant l'écrou à six pans; puis retirez l'écrou à six pans. Relâchez le verrou du levier de frein.



KX041

- Retirez les deux étriers de frein (côté droit seulement).
- REMARQUE: Ne laissez pas les étriers de frein suspendus de leur câble/tuyau.

ATTENTION

Les étriers doivent être soutenus. Si les étriers sont suspendus depuis le câble/tuyau, il risque d'y avoir des dommages.

6. Glissez le moyeu hors de la genouillère et mettez-le de côté.

7. Retirez la vis à capuchon et l'écrou de blocage attachant la genouillère au bras en « A » supérieur. Jetez l'écrou de blocage.

■REMARQUE: Il ne faut jamais réutiliser un écrou de blocage. Lorsqu'un écrou de blocage a été retiré, il faut le remplacer par un écrou de blocage neuf.

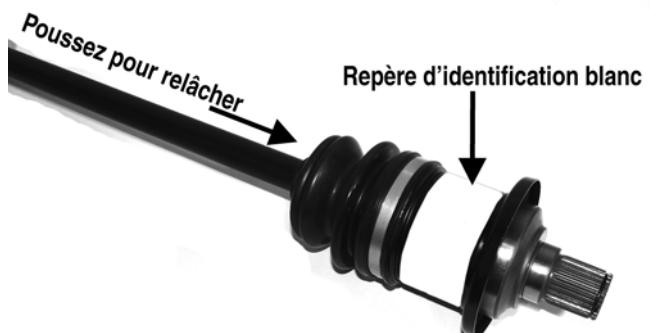
8. Tout en maintenant en place l'essieu moteur, tirez le dessus de la genouillère vers l'extérieur et vers le bas jusqu'à ce qu'elle soit dégagée de l'essieu moteur.

9. Placez un bac de récupération sous le VTT pour récupérer toute fuite d'huile éventuelle.

10. Poussez l'arbre d'essieu fermement vers le carter d'engrenage pour débloquer le verrou interne; puis, tout en maintenant l'essieu enfoncé, tirez sur la couvette du joint homocinétique pour la séparer du d'engrenage.

ATTENTION

N'essayez pas d'utiliser un extracteur à inertie afin d'éviter des dégâts au carter d'engrenage/essieu.



PR729B



PR725A

6

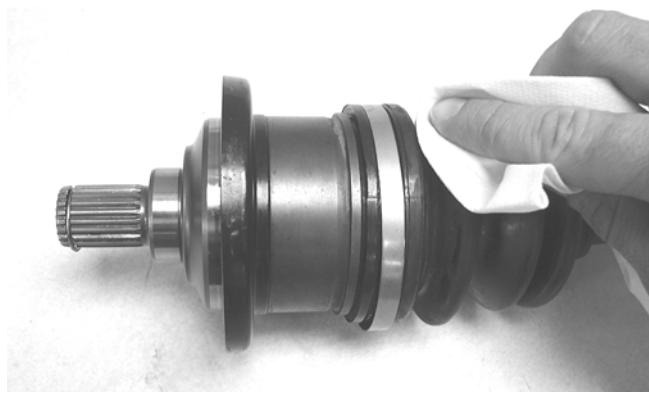
RETRAIT DE L'ESSIEU MOTEUR AVANT

■**REMARQUE:** Pour retirer un essieu moteur avant, consultez Différentiel avant dans cette section.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■**REMARQUE:** Il faut toujours nettoyer et inspecter les composants de l'essieu moteur afin de déterminer si un entretien ou des rechanges sont nécessaires.

1. Essuyez à l'aide d'une serviette propre toute trace d'huile ou de graisse éventuelle des composants de l'essieu.



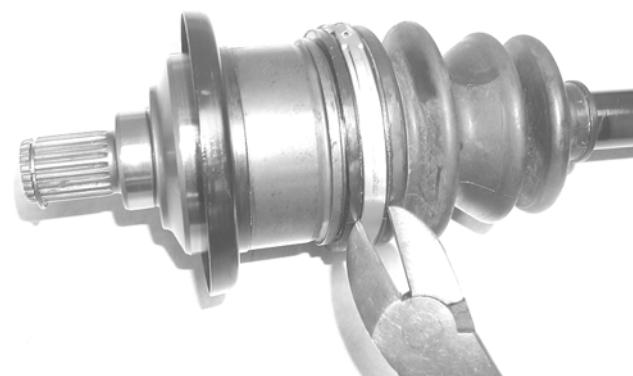
2. Inspectez les bottes afin de repérer les déchirures, les fissures ou la détérioration.

■**REMARQUE:** Si une botte est endommagée de quelque façon que ce soit, elle doit être remplacée avec un kit de botte.

3. Inspectez le boîtier d'engrenage se scelle pour les égratignures ou dommage.

DÉSASSEMBLAGE DES ESSIEUX

1. À l'aide d'une pince coupante de côté (ou d'un outil équivalent), retirez le grand collier de la botte de protection.



2. Essuyez l'excès de graisse pour accéder à l'anneau de retenue. À l'aide d'un poinçon ou, retirez le circlip.



CD021

3. À l'aide de pinces à bec fin, retirez l'anneau de retenue fixant la bague de roulement sur l'arbre. Prenez note de la direction du roulement en prévision de l'assemblage.



CD023

4. Retirez la bague de roulement en prenant note de la différence à l'intérieur de chaque extrémité de la bague en prévision de l'assemblage.

■**REMARQUE:** L'évidemment du roulement doit faire face au logement.



CD022

5. Inspectez les cannelures de l'arbre, la bague de roulement et le logement afin de repérer les dommages.

■**REMARQUE:** Si des dommages sont visibles sur les cannelures, la bague de roulement et/ou le logement, il faut remplacer l'essieu moteur dans son ensemble.

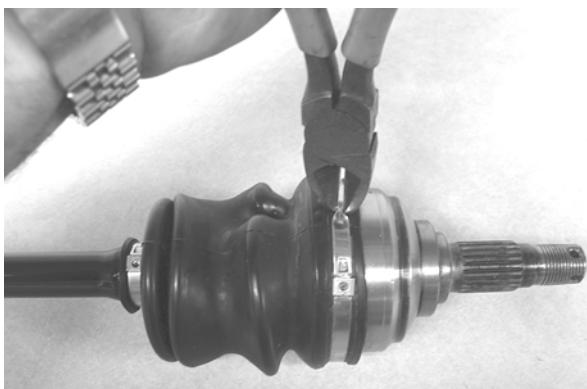
6. À l'aide d'une pince coupante de côté (ou d'un outil équivalent), retirez le petit collier de l'arbre.



CD752

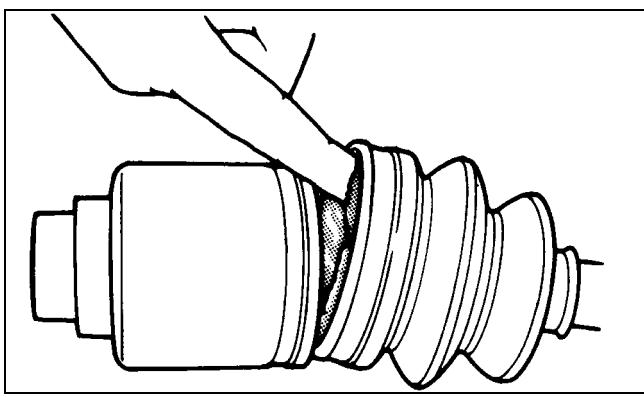
■REMARQUE: Si la botte externe est alors endommagée, passez à l'étape 7.

7. À l'aide d'une pince coupante de côté (ou d'un outil équivalent), retirez les deux colliers de botte externe de l'arbre. Prenez note de l'emplacement des colliers de tailles différentes en prévision de l'assemblage.



CD751

8. Enduez de 40 grammes (le tiers du contenu) de graisse provenant du bloc de graissage l'intérieur des rotules et de la nouvelle botte externe.



ATV-1052

■REMARQUE: Le bloc de graissage contient 120 grammes de graisse. Le joint intérieur (doublement décalé) nécessite environ 70 à 90 grammes de graisse et le joint extérieur (du type à emboîtement) nécessite environ 35 à 55 grammes. Pour remplacer les bottes, utilisez 2/3 du bloc de graissage pour les bottes internes et 1/3 du bloc de graissage pour les bottes externes.

ATTENTION

Ne remplissez pas trop le joint car la botte pourrait être endommagée, ce qui causerait la défaillance du joint.

9. Glissez la nouvelle botte extérieure sur l'arbre avec les nouveaux colliers positionnés comme indiqué. Prenez note des colliers de tailles différentes identifiés pendant le retrait.

■REMARQUE: La botte est positionnée correctement lorsque sa petite extrémité est assise dans la gorge enfoncee.



CD754

10. À l'aide de l'Outil pince de bottes homocinétiques, fixez les colliers de la botte externe.

ATTENTION

Il est important que les colliers soient positionnés correctement; sinon, ils peuvent se desserrer pendant la marche.

6



CD024

ASSEMBLAGE DES ESSIEUX

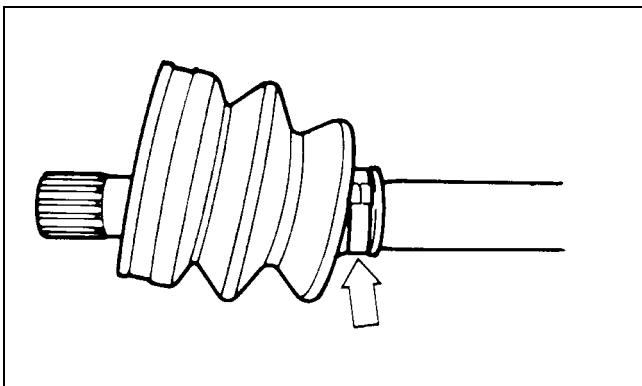
1. Installez la botte intérieure avec le petit collier en vous assurant que les extrémités du collier sont positionnées correctement.

■REMARQUE: La botte est positionnée correctement lorsque sa petite extrémité est assise dans la gorge enfoncee.



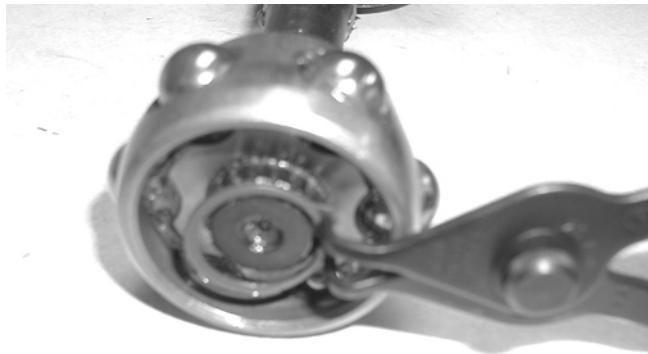
CD754

2. À l'aide d'un outil pour collier de botte homocinétique, fixez le petit collier de la botte intérieure.



ATV-1048

3. Enduez de 80 grammes (2/3 du contenu) de graisse provenant du bloc de graissage dans le boîtier de roulement.
4. Installez le roulement sur l'arbre en veillant à ce que l'évidement du roulement soit en face du logement.



CD023

6. En vous assurant que les repères marqués pendant le démontage sont alignés, glissez le boîtier sur l'anneau de roulement, puis installez complètement l'anneau de roulement dans le boîtier et installez le circlip.

■REMARQUE: Tirez l'anneau de roulement hors du boîtier jusqu'à ce qu'il entre en contact avec le circlip, puis glissez l'anneau à l'intérieur au milieu de sa course. Cela permet de purger l'air du boîtier et d'assurer que le roulement est correctement garni.



CD021

7. Glissez la botte sur le logement; puis, à l'aide de la pince pour collier de botte, fixez la botte avec le collier.



CD022

ATTENTION

La bague de roulement doit être placée sur l'arbre de sorte que le côté sans cannelures soit orienté vers le petit collier de la botte intérieure; sinon, des dommages résulteront.

5. Fixez la bague de roulement à l'aide de l'anneau de retenue en vous assurant que le côté tranchant de l'anneau de retenue n'est pas orienté vers la botte.

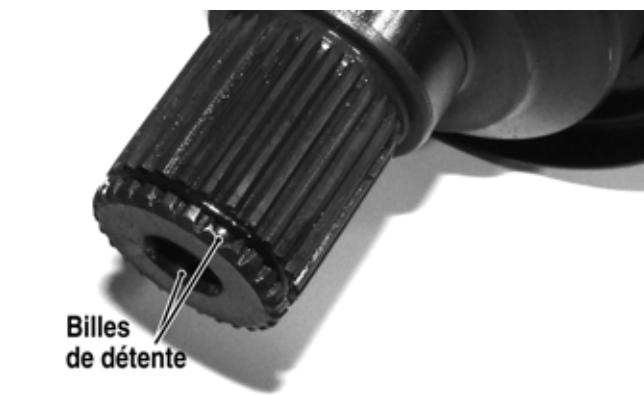


CD024

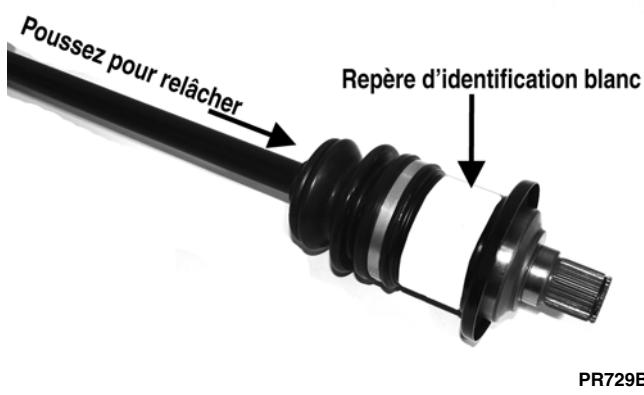
8. Inspectez les composants de l'essieu pour vous assurer la bonne position des quatre colliers. Inspectez aussi les bottes pour vous assurer qu'elles sont correctement positionnées sur l'arbre.

INSTALLATION DE L'ESSIEU MOTEUR ARRIÈRE

- Poussez l'arbre d'essieu dans la coupelle du joint homocinétique pour dégager les billes de détente; puis, tout en tenant l'essieu fermement vers le bas, enfoncez l'extrémité cannelée du joint homocinétique dans le carter d'engrenage.



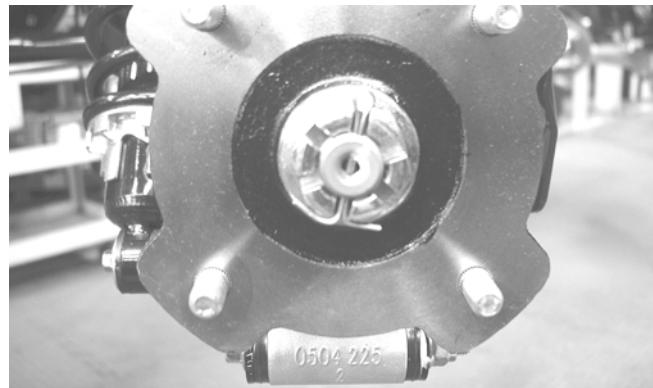
PR725A



PR729B

■REMARQUE: Pour assurer la bonne mise en place de l'essieu, tirez un peu dessus; l'essieu doit rester en place.

- Pivotez la genouillère vers le haut et sur l'essieu moteur; puis mettez la genouillère en place dans le bras en « A » supérieur. Fixez la genouillère au bras en « A » avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 35 lb-pi (H1) ou à 50 lb-pi (H2).
- Positionnez le moyeu sur l'essieu, suivi d'une écrou à six pans. Pour l'instant, serrez à la main seulement.
- Si les étriers de frein ont été retirés, placez-les sur la genouillère et fixez-les avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez les vis à capuchon du frein auxiliaire d'étrier à 20 lb-pi. Serrez les vis à capuchon hydrauliques d'étrier à 20 lb-pi.
- Enclez le levier de frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
- Serrez l'écrou à six pans du moyeu (de l'étape 3) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou de moyeu.

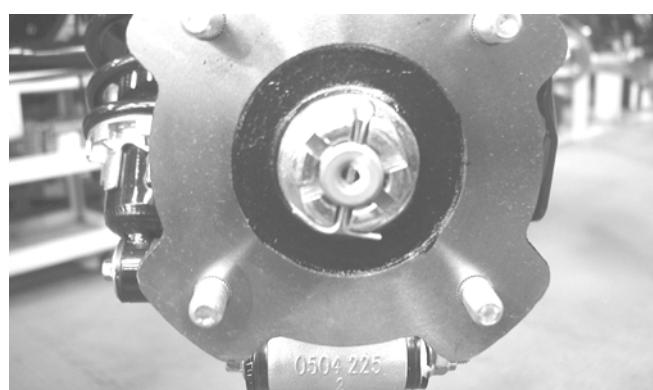


CD027

- Installez la roue. Serrez à 40 lb-pi.
- Retirez le VTT du support et désengagez le verrou du levier de frein.

INSTALLATION DE L'ESSIEU MOTEUR AVANT

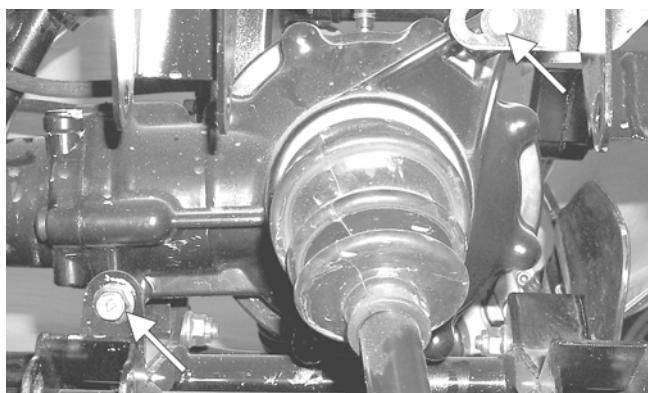
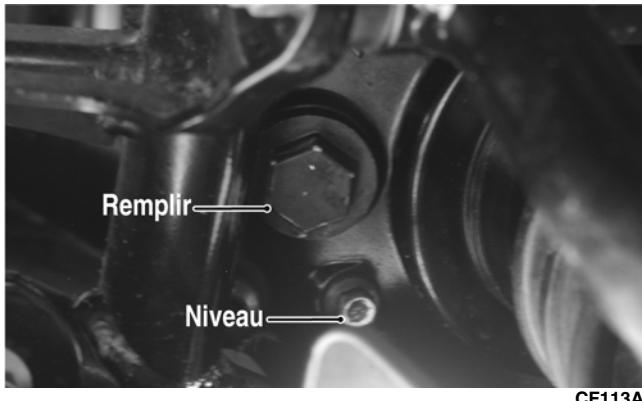
- Placez l'essieu moteur dans l'engrenage mené et la genouillère de direction; puis introduisez le joint à rotule du bras en « A » supérieur dans la genouillère. Serrez les vis à capuchon à 50 lb-pi.
- Mettez en place le tuyau de frein sur le bras en « A » supérieur; puis fixez l'œillet antichoc inférieur au bras en « A » avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.
- Attachez la barre d'accouplement à la genouillère de direction avec un nouvel écrou de blocage. Serrez bien, puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue.
- Glissez le moyeu avec disque de frein en place dans la genouillère de direction, suivi d'une rondelle et d'un écrou à six pans. Pour l'instant, serrez à la main seulement.
- Installez l'étrier du frein sur la genouillère de direction en utilisant de «patch-lock» nouveau. Serrez à 20 lb-pi; puis enclez le levier du frein à main en le pompant et engagez le verrou du levier de frein.
- Serrez l'écrou à six pans du moyeu (de l'étape 4) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou de moyeu.



CD027

- Installez la roue et serrez à 40 lb-pi.

- Retirez le VTT du support et désengagez le verrou du levier de frein.
- Vérifiez le niveau d'huile du différentiel avant et ajoutez de l'huile selon les besoins.



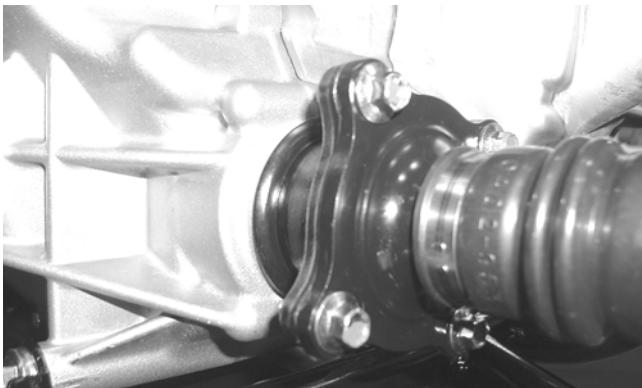
À CE STADE

Pour la révision de l'arbre d'entrée (H1), du pignon, du roulement à aiguilles, engrenage en anneau, et du joint d'étanchéité d'essieu, reportez-vous à la rubrique Différentiel avant de cette section.

Engrenage arrière

RETRAIT

- Retirez les bras en « A » arrière du côté gauche (consultez la partie Bras en « A » arrière de la section 7).
- Retirez les deux essieux moteurs arrière (consultez la partie Essieux moteur de cette section).
- Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent l'arbre de sortie du moteur à la bride d'entrée de l'engrenage mené.



- Retirez les deux vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent l'engrenage mené au châssis, puis retirez l'engrenage par le côté gauche.

COURONNE DENTÉE/BOUTON D'APPUI

Retrait

- Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle au carter d'engrenage, puis sortez la couronne dentée.
- Retirez le bouton d'appui du couvercle du carter d'engrenage (filetage à gauche). Prenez note de la cale.

Inspection

- Inspectez la couronne dentée pour usure excessive, dents manquantes ou ébréchées ou décoloration.
- Inspectez le bouton d'appui pour usure excessive ou décoloration.
- Inspectez les roulements pour décoloration, rugosité ou usure excessive.

■REMARQUE: Pour l'entretien des roulements et des joints d'étanchéité, consultez Différentiel avant, dans cette section.

Installation/calage

■REMARQUE: Veillez à ajuster le dégagement de la couronne dentée avant de choisir la cale du bouton d'appui.

- Posez le bouton d'appui avec une cale dans le couvercle du carter d'engrenage et serrez-le fermement (filetage à gauche).



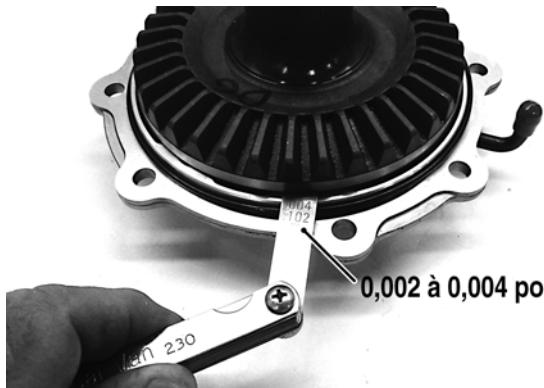
Bouton d'appui



Cale

GC057A

2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, placez la couronne dentée avec la cale choisie dans le couvercle et mesurez le dégagement entre la couronne dentée et le bouton d'appui. Le jeu doit être entre 0,05 et 0,10 mm (0,002 et 0,004 po).



GC058A

3. Si le dégagement est tel que spécifié, retirez la couronne dentée et le bouton d'appui; mettez ensuite une goutte de Loctite rouge n° 271 sur les fils et serrez-les à un couple de 8 lb-pi (filetage à gauche).
4. Si le dégagement n'est pas tel que spécifié, reprenez les opérations 1 et 2 en utilisant une cale plus épaisse (dégagement trop grand) ou plus mince (dégagement trop petit) jusqu'à ce que la mesure correcte soit obtenue.

ARBRE D'ENTRÉE/LOGEMENT DE L'ENTRAÎNEMENT ARRIÈRE (700 Mud Pro/1000)

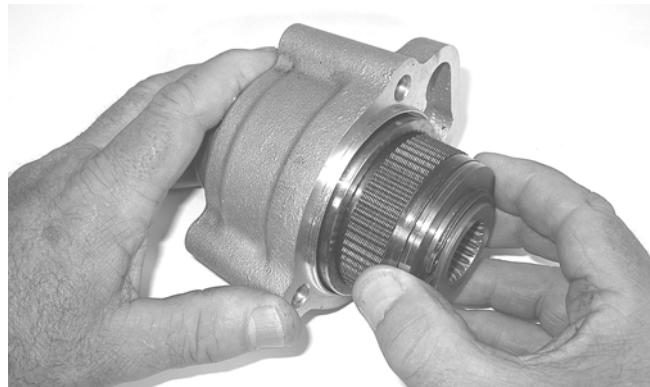
Retrait/Démontage

1. Retirez les vis à capuchon fixant l'arbre d'entrée/logement de l'entraînement arrière au carter d'engrenage arrière; ensuite retirez le montage du logement de l'entrée.

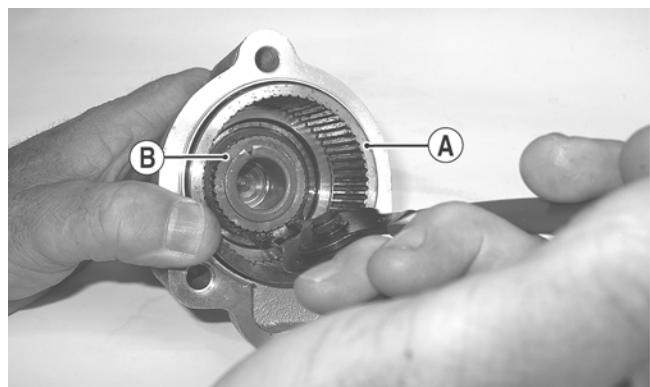


GZ183

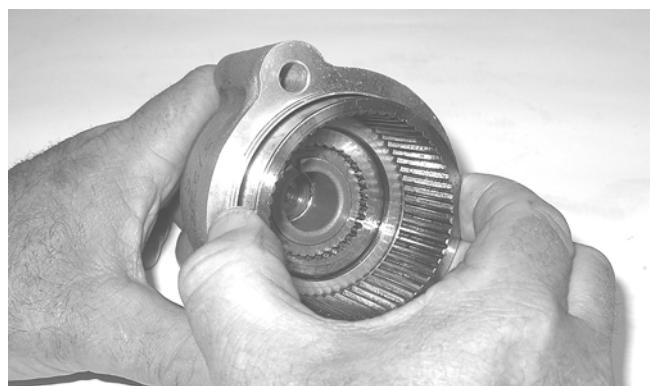
2. Retirez l'embrayage de la plaque d'embrayage; ensuite retirez l'anneau de retenue fixant la plaque d'embrayage (A) à l'arbre d'entrée (B) et retirez la plaque d'embrayage.



GZ392



GZ176A

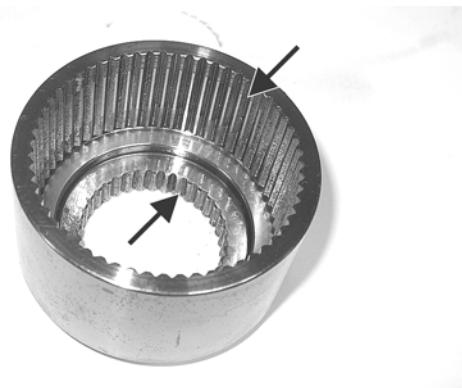


GZ177

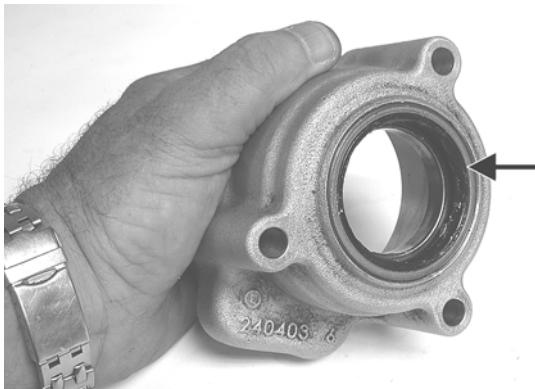
3. Retirez l'arbre d'entrée du logement d'entrée; ensuite retirez le joint d'huile.



GZ180



GZ178A



GZ182A

4. Retirez l'anneau de retenue retenant le palier d'admission et utilisez un moteur d'entraînement de palier approprié, pressez le palier du logement.



GZ184A

Nettoyage et Inspection

1. Nettoyez toutes les pièces dans du solvant de nettoyage de pièces et séchez avec de l'air comprimé.

⚠ AVERTISSEMENT

Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous travaillez avec de l'air comprimé.

2. Nettoyez tout le matériel de joint et d'enduit d'étanchéité des surfaces d'ajustement.
3. Inspectez les paliers, les arbres et le logement pour de l'usure excessive, des craquelures ou de la décoloration.
4. Inspectez la plaque d'embrayage pour de l'usure dans les cannelures ou des craquelures dans le logement.

5. Inspectez l'embrayage pour des signes de décoloration.

■REMARQUE: L'embrayage n'est pas un composant en ordre de service. S'il est usé, décoloré ou endommagé de n'importe quel façon, il doit être remplacé.

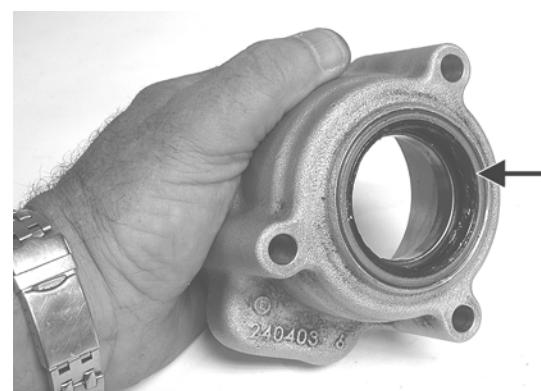
Assemblage/Installation

1. Installez un palier nouveau dans le logement d'entrée et fixez avec l'anneau de retenue (côté plat dirigé à l'écart du palier).



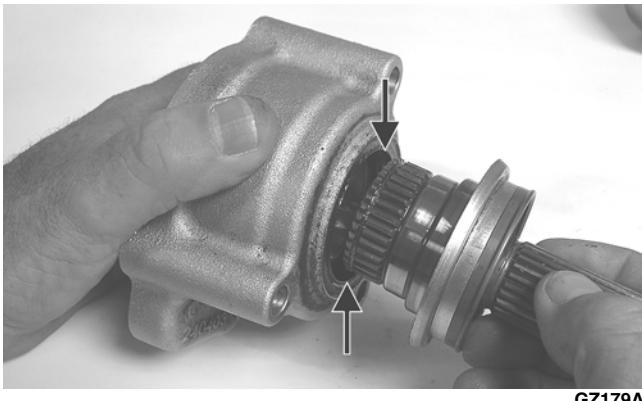
GZ184

2. Utilisant un moteur d'entraînement approprié, installez une nouveau joint d'huile dans le devant du logement d'entrée jusqu'à ce que le joint soit au niveau avec le logement.



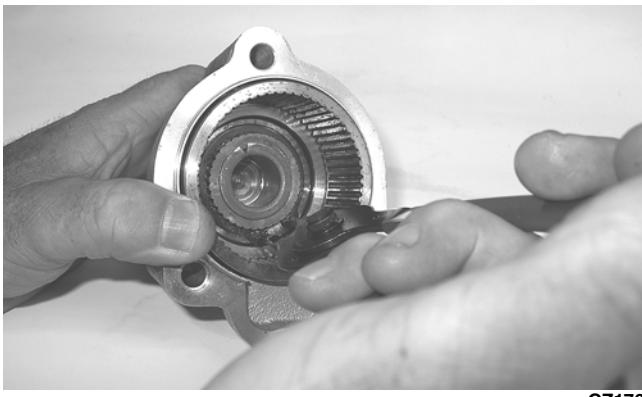
GZ182A

3. Appliquez de la graisse aux lèvres du joint d'huile; ensuite installez l'arbre d'entrée dans le palier d'entrée et le logement.



GZ179A

- Installez la plaque d'embrayage dans l'arbre d'entrée et fixez avec l'anneau de retenue (côté plat dirigé vers l'extérieur); ensuite installez l'embrayage dans la plaque.



GZ176

- Utilisant un nouveau joint, installez l'arbre d'entrée/ logement de l'entraînement arrière sur le carter d'engrenage arrière et fixez avec les trois vis à capuchon. Serrez à 23 lb-pi.

INSTALLATION

- Glissez l'engrenage en position par le côté gauche du châssis, puis fixez-le au châssis avec les vis à capuchon et les écrous de blocage. Serrez à 45 lb-pi.
- Fixez l'arbre de sortie du moteur à la bride d'entrée de l'engrenage mené avec des quatre vis à capuchon et écrous de blocage. Serrez à 20 lb-pi.
- Installez les essieux moteurs arrière (consultez la partie Essieux moteur de cette section).
- Installez les bras en « A » arrière du côté gauche (consultez la partie Bras en « A » arrière de la section 7).

Moyeu

RETRAIT

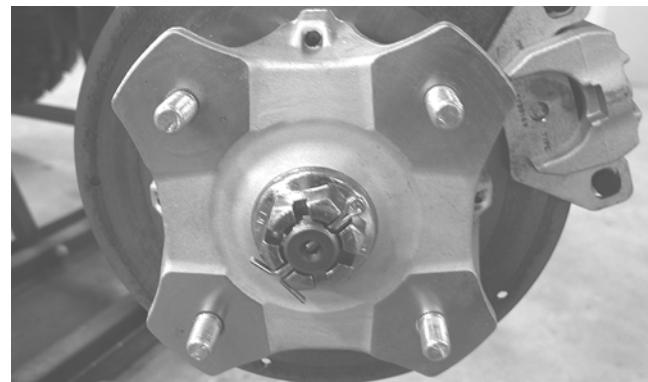
- Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

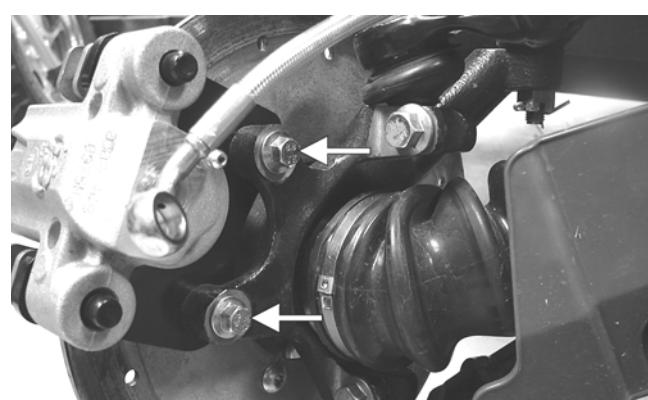
- Retirez la goupille fendue de l'écrou.

■REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.



KX041

- Retirez l'écrou à collet qui fixe le moyeu. Prenez note de la rondelle et du joint d'étanchéité du moyeu.
- Retirez l'étrier du frein.



PR243A

- Retirez le moyeu.
- Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le disque de frein.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Nettoyez tous les composants du moyeu.
- Inspectez tous les filetages pour repérer les arrachages ou les dommages.
- Inspectez le disque de frein pour repérer les fendillements ou les courbures.
- Inspectez le moyeu afin de repérer les piqûres, les courbures, et cannelures afin de repérer les marques d'usure.

INSTALLATION

- Fixez le disque de frein au moyeu avec les quatre vis à capuchon enduites de Loctite bleu n° 243. Serrez à 15 lb-pi.
- Appliquez de la graisse sur les cannelures du moyeu.

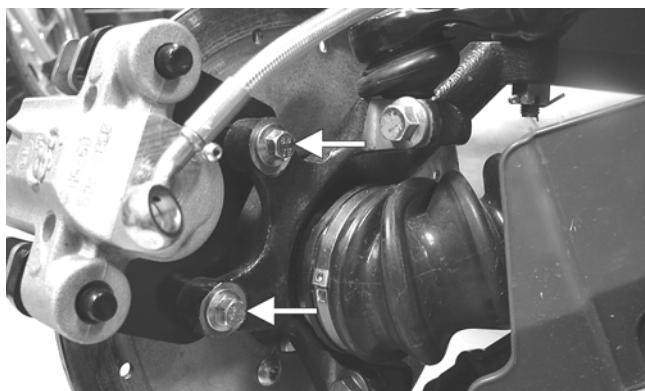
6

3. Installez le moyeu de l'arbre.



PR290

4. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
5. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des deux vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez l'étrier auxiliaire à 20 lb-pi. Serrez l'étrier hydraulique à 20 lb-pi.



PR243A

6. Serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 4) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou de moyeu.

■REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.



PR260

7. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi.
8. Retirez le VTT de son support.

Étrier de frein hydraulique

⚠ AVERTISSEMENT

Arctic Cat recommande de faire effectuer l'entretien des freins hydrauliques par des concessionnaires de VTT Arctic Cat autorisés seulement. Un manque de réparation approprié du système de freinage peut causer une perte de contrôle, conduisant à des blessures graves ou la mort.

RETRAIT/DÉSASSEMBLAGE

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

⚠ AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne laissez jamais le liquide de frein entrer en contact avec les yeux. Les yeux subiront des lésions. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en latex appropriés pour vous protéger lors de la manipulation de liquide de frein.

2. Purgez le liquide de frein de l'étrier, de la conduite et du maître-cylindre à travers de la vis de purge par comprimant le levier/pédale de frein.



PR235

ATTENTION

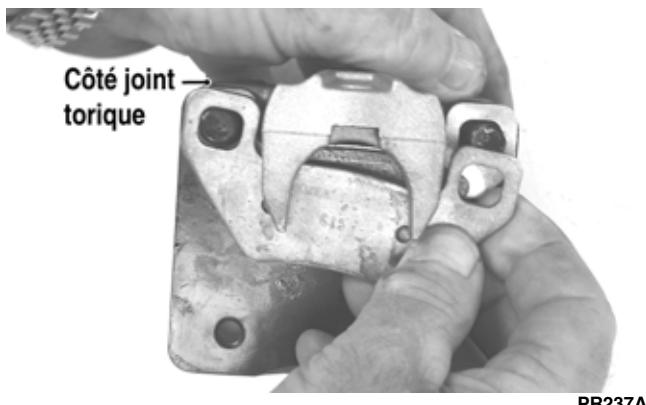
Le liquide de frein est très corrosif. N'en répandez pas sur une surface quelconque du VTT et ne le réutilisez pas.

■REMARQUE: Si le liquide de frein est exposé à l'air lors de la dépose, du désassemblage ou de la réparation de composants de freinage, vidangez tout le liquide de frein et remplacez par du nouveau liquide de frein DOT 4 provenant d'un récipient non ouvert. Le liquide de frein absorbe facilement l'humidité de l'air en abaissant le point d'ébullition de manière significative. Ceci augmente la possibilité d'un bouchon de vapeur, ce qui réduit la puissance de freinage et augmente la distance d'arrêt.

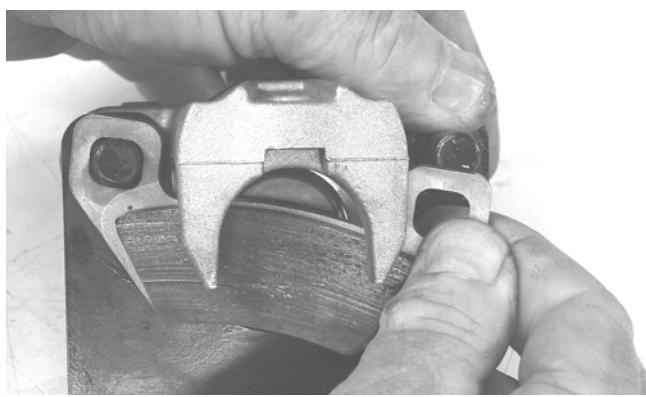
3. Déconnectez le tuyau de frein de l'étrier et fermez la vis de purge, puis retirez l'étrier.

4. Comprimez le support d'étrier contre l'étrier (opposé le côté joint torique) et retirez la plaquette de frein extérieur; puis retirez la plaquette de frein intérieur.

■REMARQUE: Si les plaquettes de frein sera réutilisés, ne permettez pas la liquide de frein pour polluer-les.

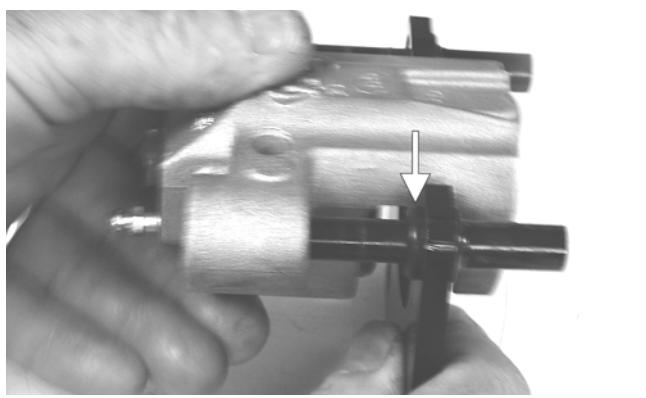


PR237A



PR238

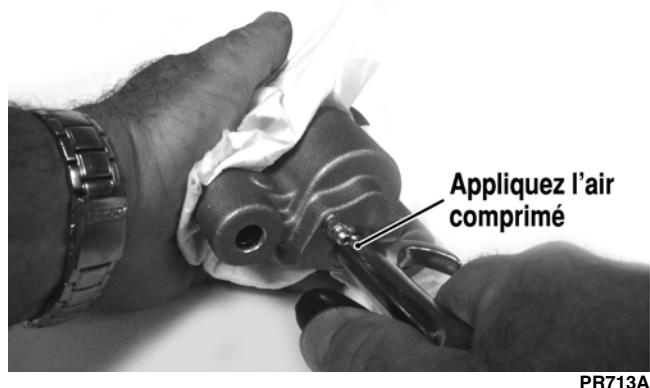
5. Retirez le support d'étrier de l'étrier et jetez le joint torique.



PR239B

■REMARQUE: Le joint torique est utilisé pour l'expédition et n'a aucun effet pour le fonctionnement en soi.

6. Recouvrez l'extrémité du piston du logement avec un chiffon d'atelier; appliquez ensuite de l'air comprimé sur l'orifice du liquide pour souffler sur le piston et le libérer du logement. Recherchez deux bagues d'étanchéité dans le logement.



PR713A



PR715

⚠ AVERTISSEMENT

Assurez-vous de maintenir le chiffon fermement en place afin de ne pas faire éjecter le piston du logement, ce qui pourrait être la cause de blessures.

6

7. Utilisez l'outil d'extraction de joints d'étanchéité approprié pour retirer avec précaution les joints d'étanchéité du boîtier d'étrier de frein; retirez ensuite quatre joints toriques du boîtier d'étrier de frein en notant l'emplacement des joints toriques de taille diverse. Jetez tous les joints d'étanchéité, ainsi que tous les joints toriques et toutes les rondelles de compression.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants d'étrier (sauf les plaquettes de frein) à l'aide de liquide de frein DOT 4. Ne séchez pas.

2. Inspectez les plaquettes de frein afin de repérer les dommages et l'usure excessive.

■REMARQUE: Pour mesurer les plaquettes de frein, consultez la section 2.

3. Inspectez les boîtiers d'étrier de frein afin d'y rechercher des éraflures dans les alésages du piston, des rainures de bague d'étanchéité ébréchées, ou des signes de corrosion ou de décoloration.

4. Inspectez la surface du piston afin d'y rechercher des éraflures, une décoloration ou une preuve de coincement ou d'éraillure.

5. Inspectez le support de l'étrier afin d'y rechercher une usure ou un pliage.

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

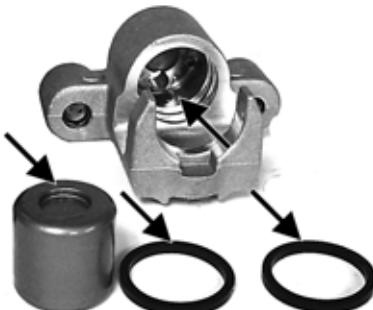
- Installez de nouveaux joints d'étanchéité dans le boîtier d'étrier de frein et appliquez une quantité généreuse de liquide de frein DOT 4 sur l'alésage de cylindre du boîtier, des joints d'étanchéité et du piston de frein.

ATTENTION

Assurez-vous que les joints d'étanchéité sont bien en place, qu'ils n'ont pas été tordus et qu'ils n'ont pas roulé au cours de l'installation.



PR715A



PR717A

- Enfoncez le piston dans le boîtier d'étrier en utilisant une pression des mains seulement. Mettez le piston complètement en place; essuyez ensuite tout excès de liquide de frein.

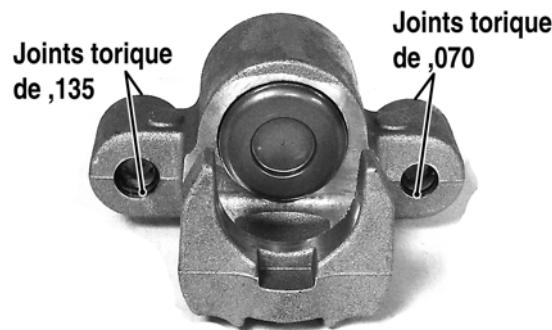


PR711A



PR712

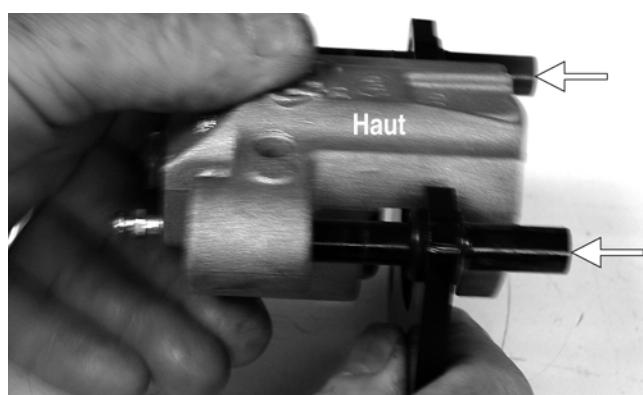
- Appliquez de la graisse de silicone à température élevée (fournie avec la trousse de joints toriques) sur l'intérieur des alésages du support de l'étrier et sur les joints toriques; installez ensuite les quatre joints toriques dans l'étrier.



PR719C

- Installez l'étrier sur le support d'étrier en vous assurant que l'étrier et le support sont dirigés correctement.

■REMARQUE: Il est extrêmement important pour appliquer de graisse silicone aux joints torique et ouvertures d'étrier en avant de l'assemblage.



PR239C

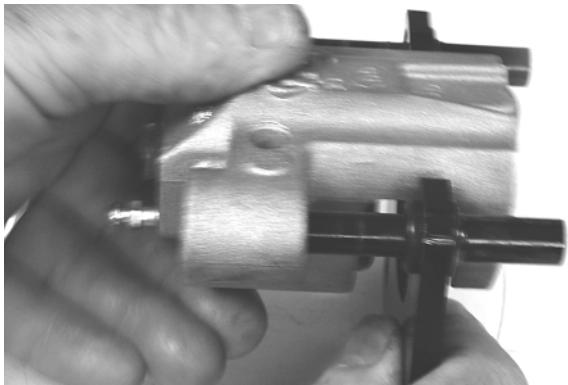
- En vous assurant que la liquide de frein ne contact les plaquettes de frein, compressez le support d'étrier contre l'étrier et installez la plaque de frein interne, puis la plaque de frein externe.

ATTENTION

Si les plaquettes de frein sont souillées de liquide de frein, elles doivent être nettoyées à fond au moyen d'un dissolvant de nettoyage pour frein, ou encore remplacées par des plaquettes neuves. Le non-respect de cette recommandation se traduira par une performance réduite des freins et le bris prématué des plaquettes de frein.



PR238



PR239

6. Positionnez l'ensemble d'étrier de frein et fixez-le avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveau. Serrez l'étrier à 20 lb-pi.
7. Placez une nouvelle rondelle de cémentation de chaque côté du raccord du tuyau de frein et installez-le sur l'étrier. Serrez à 20 lb-pi.
8. Remplissez le réservoir, puis purgez le système de frein (consultez la section 2).

AVERTISSEMENT

N'utilisez jamais de liquide de frein provenant d'un récipient ouvert et ne réutilisez jamais le liquide de frein. Le liquide de frein contaminé par de l'humidité pourrait créer une accumulation de vapeur (expansion) au cours d'un freinage prononcé, ce qui entraînerait des distances d'arrêt beaucoup plus longues ou une perte de contrôle qui pourrait être la cause de blessures ou de mort.

9. Installez la roue. Serrez à 40 lb-pi.
10. Retirez le VTT du support et vérifiez le fonctionnement des freins.

Dépannage du système d'entraînement

Problème: La puissance n'est pas transmise du moteur aux roues.

Situation	Remède
1. Dentelure de l'arbre de l'essieu arrière usée ou brisée	1. Remplacez l'arbre.
Problème: La puissance n'est pas transmise du moteur à l'une ou l'autre des roues avant.	
Situation	Remède
1. Dents d'engrenages d'entraînement ou menés secondaires brisées 2. Dentelure de l'arbre de transmission usée ou brisée 3. Accouplement endommagé 4. Dentelure du joint de raccordement usée ou endommagée 5. Engrenages coniques d'entraînement ou menés avant brisés ou endommagés 6. Engrenages ou pignons avant du différentiel brisés ou endommagés 7. Crabot à glissière, arbre ou fourchette usés ou endommagés 8. Essieu moteur avant usé ou endommagé 9. Dentelure d'essieu moteur avant usée ou endommagée	1. Remplacez le(s) engrenage(s). 2. Remplacez l'arbre. 3. Remplacez l'accouplement. 4. Remplacez le joint de raccordement. 5. Remplacez le(s) engrenage(s). 6. Remplacez les engrenages ou les pignons. 7. Remplacez le(s) engrenage(s). 8. Remplacez l'essieu moteur. 9. Remplacez l'essieu moteur.

Dépannage du système de freins

Problème: Le freinage laisse à désirer.

Situation	Remède
1. Plaquette usée 2. Jeu de pédale excessif 3. Fuite de liquide pour freins 4. Système hydraulique n'est ferme 5. Joint d'étanchéité de maître-cylindre ou de cylindre de frein usé	1. Remplacez les plaquettes. 2. Remplacez les plaquettes. 3. Réparez ou remplacez les composants de système hydraulique. 4. Purgez le système hydraulique – correctez ou réparez les fuites. 5. Remplacez la maître-cylindre.
Problème: Il y a déplacement excessif du levier de frein.	
Situation	Remède

Situation	Remède
1. Présence d'air dans le système hydraulique 2. Niveau bas de liquide de frein 3. Liquide de frein inapproprié 4. Joint d'étanchéité ou coupelle de piston usé	1. Purgez le système hydraulique. 2. Ajoutez la quantité appropriée de liquide. 3. Vidangez le système – remplacez par le liquide approprié. 4. Remplacez la maître-cylindre.

Problème: Il y a fuite de liquide pour frein.

Situation	Remède
1. Joints de connexion desserrés 2. Tuyau fendu 3. Joint d'étanchéité de piston usé	1. Resserrez les joints. 2. Remplacez le tuyau. 3. Remplacez l'étrier de frein.

SECTION 7 – SUSPENSION

7

TABLE DES MATIÈRES

Suspension	7-2
Amortisseurs	7-2
Bras en « A » avant.....	7-3
Bras en « A » arrière	7-5
Roues et pneus	7-7
Dépannage.....	7-8

Suspension

Les composants suivants du système de suspension doivent subir une inspection périodique afin d'assurer le bon fonctionnement du véhicule.

- A. Tiges des amortisseurs ne sont pas gauchies, piquées ou endommagées.
- B. Amortisseur de caoutchouc n'est pas fendu, cassé ou manquant.
- C. Corps d'amortisseur n'est pas endommagé, troué ou présentant des fuites.
- D. Œillets d'amortisseurs ne sont pas brisés, gauchis ou fendus.
- E. Bagues d'œillet d'amortisseur ne sont pas usées, détériorées, fendues ou manquantes.
- F. Ressort d'amortisseur n'est pas cassé ou gauchi.

■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.

Amortisseurs

RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues et de libérer la suspension.

AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez les deux vis à capuchon et les écrous qui fixent chaque amortisseur avant au châssis et au bras en « A » supérieur. Prenez note des coussinets et des manchons pour chacun d'entre eux.



AF605D

ATTENTION

Des supports supplémentaires sont nécessaires pour supporter l'essieu arrière lorsque les amortisseurs sont retirés, sinon des dommages peuvent résulter.

3. Retirez les deux vis à capuchon et les écrous qui fixent chaque amortisseur arrière au châssis et au bras en « A » inférieur. Prenez note des coussinets et des manchons pour chacun d'entre eux.



AF626D

4. Comprimez le ressort de l'amortisseur, retirez la bride de retenue, puis le ressort.



AF730D

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants de l'amortisseur en utilisant un nettoyeur à pression.
2. Inspectez chaque tige d'amortisseur afin de repérer les entailles, les alvéoles, la rouille, les courbures et les résidus huileux.
3. Inspectez tous les ressorts, les attaches de ressorts, les tiges d'amortisseurs, les manchons, les corps des amortisseurs et les œillets afin de repérer les fissures, les fuites et les courbures.

INSTALLATION

1. Placez le ressort de l'amortisseur sur l'amortisseur, comprenez le ressort, puis installez la bride de retenue.
2. Placez les coussinets et les manchons (lorsque approprié) dans l'œillet de l'amortisseur; puis installez l'amortisseur à l'aide de deux vis à capuchon et de deux écrous. Serrez tous les écrous de la suspension avant à 50 lb-pi. Serrez les écrous de la suspension arrière (supérieur) à 50 lb-pi; serrez les écrous inférieur de amortisseur à bras à 20 lb-pi.

ATTENTION

Ne serrez pas les écrous à plus de spécifications recommandées lb-pi, tel que spécifié, sous peine de dommages CERTAINS à l'œillet ou au support de l'amortisseur.

■REMARQUE: Le couple de serrage entre l'amortisseur arrière et le bras en « A » inférieur est 20 lb-pi.

3. Retirez le VTT de son support.

Bras en « A » avant

RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue avant, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

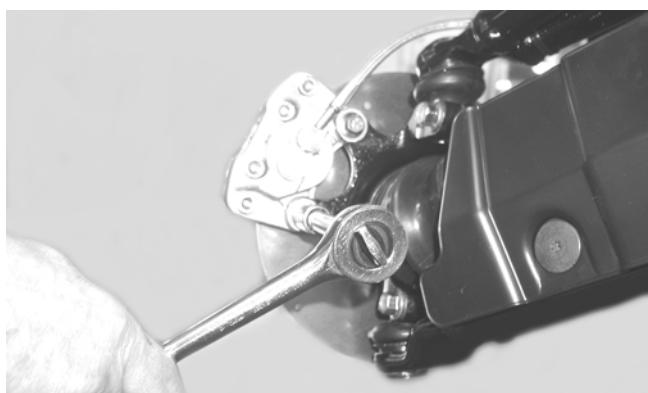
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez le garde-roue du moyeu, puis retirez la goupille fendue de l'écrou. Jetez la goupille fendue.



CD008

3. Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
4. Retirez l'étrier du frein. Conservez deux vis à capuchon.



CD007

5. Retirez le moyeu.

6. Retirez la goupille fendue et l'écrou à rainures qui fixent l'articulation de la barre d'accouplement à la genouillère, puis retirez l'articulation de la barre d'accouplement de la genouillère.

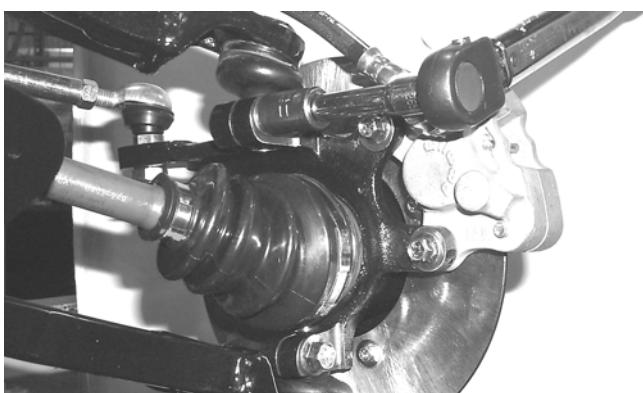


AF618D

7. Retirez les vis à capuchon qui fixent les joints à rotule à la genouillère.

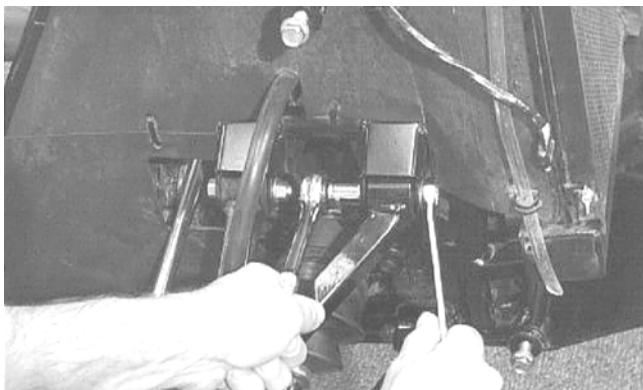
ATTENTION

Soutenez la rotule pour retirer les vis à capuchon, sinon les filetages seraient endommagés.



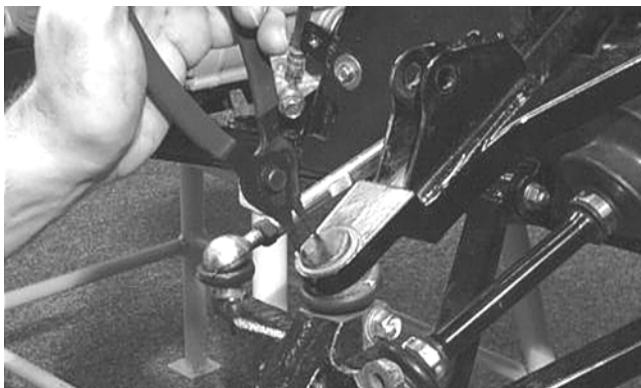
AF628D

8. En frappant légèrement, faites sortir les joints à rotule hors de la genouillère, puis retirez celle-ci.
9. Retirez l'œillet d'amortisseur inférieur du bras en « A » supérieur.
10. Retirez les vis à capuchon qui fixent les bras en « A » au châssis.



AF610D

11. Retirez le circlip du joint à rotule, puis retirez le joint à rotule du bras en « A ».



AF616D

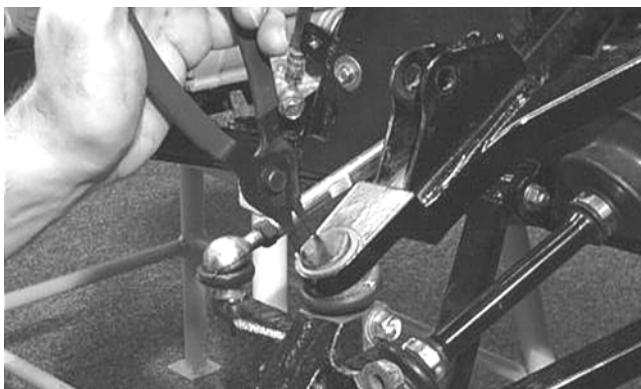
NETTOYAGE ET INSPECTION

REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du bras en « A » en utilisant d'un nettoyeur à pression.
2. En prévision de l'assemblage, nettoyez le trou de montage du joint à rotule de tout résidu de Loctite, de graisse, d'huile ou de saleté.
3. Inspectez le bras en « A » afin de repérer les courbures, les fissures et les coussinets usés.
4. Inspectez les trous de fixation des joints à rotule afin de repérer les fissures ou les dommages.
5. Inspectez les supports du châssis afin de repérer les dommages, l'usure ou les points de soudure endommagés.

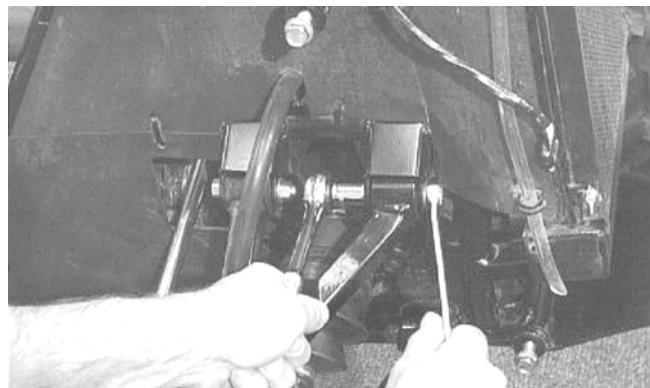
INSTALLATION

1. Appliquez la Loctite Primer «T» au douille de bras, puis appliquez la Loctite vert n° 609 sur tout le diamètre extérieur du joint à rotule, puis installez celui-ci dans le bras en « A » et fixez-les à l'aide du circlip.



AF616D

2. Installez le bras en « A » dans les supports du châssis et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Pour l'instant, serrez à la main seulement.



AF610D

3. Orientez le tuyau de frein à travers le support d'amortisseur du bras en « A » supérieur; puis fixez le tuyau au bras en « A » avec une attache de câble et un passe-fil.



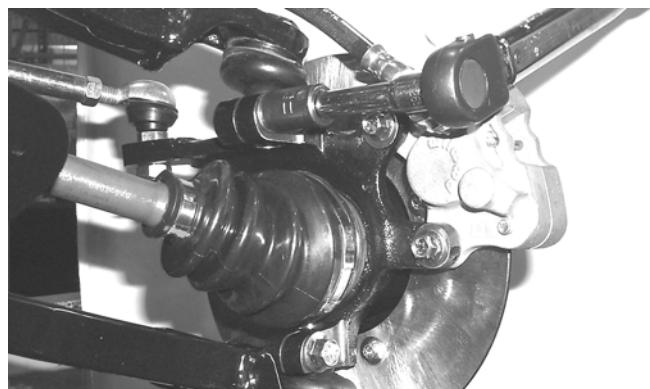
DE054A

4. Fixez l'œillet inférieur de l'amortisseur au bras en « A » supérieur. Serrez l'écrou à 50 lb-pi.
5. Fixez les bras en « A » aux montages de châssis (de l'étape 2). Serrez les vis à capuchon à 50 lb-pi.

ATTENTION

Ne serrez pas l'écrou à plus de 50 lb-pi, tel que spécifié, sous peine de dommages CERTAINS à l'œillet ou au support de l'amortisseur.

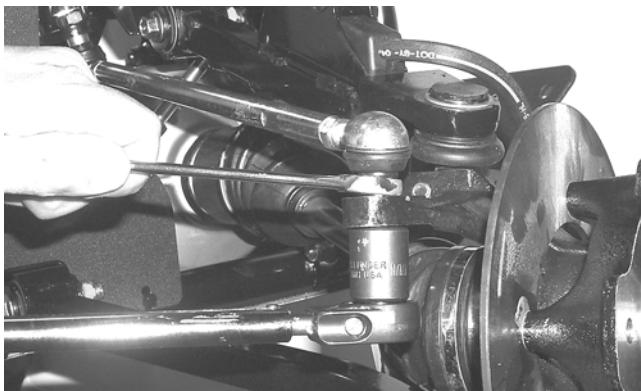
6. Installez l'ensemble de la genouillère sur les joints à rotule et fixez-le à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez à 35 lb-pi.



AF628D

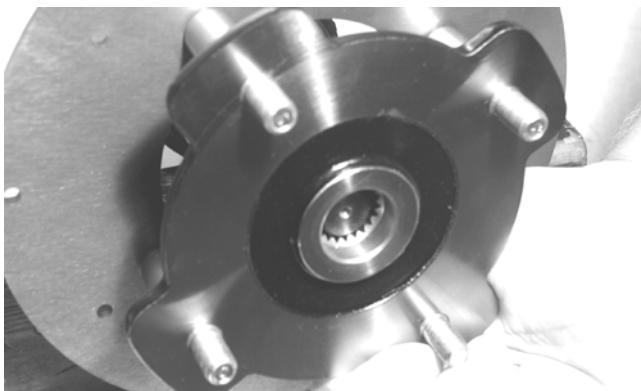
7. Installez l'articulation de la barre d'accouplement et fixez-la à l'aide de l'écrou. Serrez à 30 lb-pi. Installez ensuite une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.

■REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.



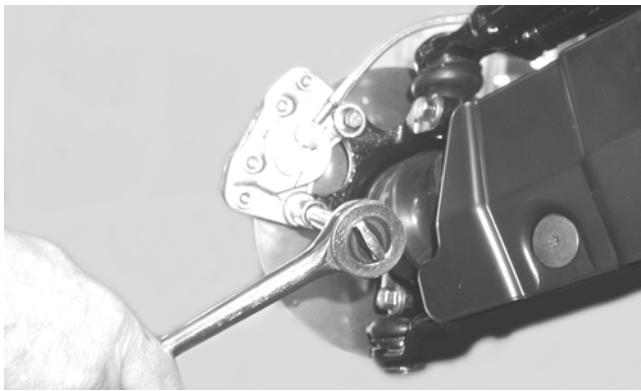
AF618D

8. Enduisez de graisse du moyeu et les cannelures de l'essieu moteur, puis installez l'ensemble du moyeu sur l'essieu moteur.



CD009

9. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
10. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des deux vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb-pi.



CD007

11. Serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 9) à l'arbre/essieu. Serrez à 200 lb-pi.

■REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.

12. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.



CD008

13. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi.

14. Retirez le VTT de son support.

Bras en « A » arrière

RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

⚠ AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Enclenchez le frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
3. Retirez la roue.
4. Retirez la goupille fendue attachant l'écrou à six pans; puis retirez l'écrou à six pans. Relâchez le verrou du levier de frein.
5. Retirez l'étrier (côté droit seulement).
- REMARQUE: Ne laissez pas les étriers de frein suspendus de leur câble/tuyau.**
6. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent l'amortisseur au châssis et au bras en « A » inférieur, puis retirez l'amortisseur.
7. Retirez les vis à capuchon qui fixent la protection de botte au bras en « A » inférieur.





AF934



PR290

8. Glissez le moyeu hors de la genouillère et mettez-le de côté.
 9. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent la genouillère aux bras en «A». Jetez les écrous de blocage.
- REMARQUE:** Il ne faut jamais réutiliser un écrou de blocage. Lorsqu'un écrou de blocage a été retiré, il faut le remplacer par un écrou de blocage neuf.
10. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent les bras en «A» au châssis, puis retirez les bras en «A».

■REMARQUE: Pour retirer le bras en «A» supérieur droit, il est nécessaire de déconnecter le tuyau de frein du bras en «A».

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du bras en «A» en utilisant d'un nettoyeur à pression.
2. Inspectez le bras en «A» afin de repérer les courbures, les fissures et les coussinets usés.
3. Inspectez les supports du châssis afin de repérer les dommages, l'usure ou les points de soudure endommagés.

INSTALLATION

1. Installez le bras en «A» dans les supports du châssis et fixez-le à l'aide des vis à capuchon et de nouveaux écrous de blocage. Pour l'instant, serrez à la main seulement.
2. Glissez la genouillère sur l'essieu moteur et positionnez-la sur les bras en «A», puis fixez la genouillère aux bras en «A» avec les vis à capuchon et de nouveaux écrous de blocage. Serrez à 50 lb-pi.
3. Serrez la visserie qui fixe les bras en «A» aux supports du châssis (de l'étape 1) à 50 lb-pi.
4. Enduez de graisse les cannelures de l'essieu moteur, puis installez l'ensemble du moyeu sur l'essieu moteur.

■REMARQUE: Assurez-vous que le tuyau de frein est acheminé correctement et fixé sur le bras en «A» supérieur.



DE054A

7. Comprimez le levier de frein à main et engagez le verrou du levier de frein. Fixez l'écrou du moyeu (de l'étape 5) à l'essieu moteur. Serrez à 200 lb-pi.
8. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.

■REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.



PR260

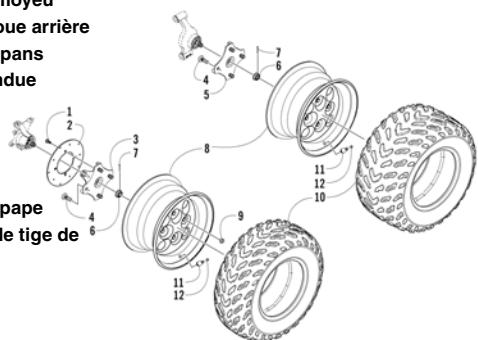
9. Fixez l'amortisseur au châssis avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.

10. Fixez l'amortisseur au bras en « A » inférieur avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 20 lb-pi.
11. Fixez la protection de botte au bras en « A » inférieur avec les deux vis à capuchon. Serrez bien.
12. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi.
13. Retirez le VTT de son support.

Roues et pneus

LÉGENDE

- 1. Vis d'épaulement
- 2. Disque de frein
- 3. Moyeu de roue avant
- 4. Goujon du moyeu
- 5. Moyeu de roue arrière
- 6. Écrou à six pans
- 7. Goupille fendue
- 8. Roue
- 9. Écrou de montage
- 10. Pneu
- 11. Tige de soupape
- 12. Capuchon de tige de soupape



0741-559

TAILLE DE PNEU

AVERTISSEMENT

Utilisez seulement des pneus homologués par Arctic Cat lors du changement de pneus. Sinon, le VTT pourrait devenir instable.

Le VTT est équipé de pneus sans chambre, à basse pression, de la taille et du type indiqués dans la section 1. Ne remplacez jamais les pneus par des pneus d'un type ou d'une taille autre que le type et la taille spécifiés.

AVERTISSEMENT

Ne mélangez pas les motifs de bande de roulement des pneus. Utilisez le même type de motif à l'avant et à l'arrière. Si cet avertissement n'est pas suivi, le VTT pourrait devenir difficile à manœuvrer et la transmission pourrait subir des dommages excessifs non couverts par la garantie.

PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

La pression de gonflage des pneus avant et arrière doit être de 0,35 kg/cm² (5,0 psi).

RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

AVERTISSEMENT

Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez les roues.

REMARQUE: Conservez les roues du côté gauche et celles du côté droit séparées afin de les réinstaller du bon côté.

NETTOYAGE ET INSPECTION

REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez les roues et les moyeux en utilisant d'un nettoyeur à pression.
2. Inspectez chaque roue afin de repérer les fentes, les bosses ou les courbures.
3. Inspectez chaque pneu afin de repérer les entailles, l'usure, les crampons manquants et les fuites.

INSTALLATION

Installez chaque roue sur son moyeu. Serrez à 40 lb-pi.

REMARQUE: Assurez-vous que chacune des roues est installée sur le bon moyeu tel que noté lors du retrait (la « flèche de rotation» {s'il y a lieu} doit indiquer une rotation vers l'avant).



AF612D



VÉRIFICATION/GONFLAGE

1. À l'aide d'une jauge de pression d'air, mesurez la pression d'air dans chaque pneu. Réglez la pression d'air selon les besoins pour obtenir la pression de gonflage recommandée.

2. Inspectez les pneus afin de repérer les dommages, l'usure ou les crevaisons.

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas le VTT si les pneus sont endommagés.

REMARQUE: Assurez-vous que tous les pneus sont de la taille spécifiée et présentent des motifs de bande de roulement identiques.

REMARQUE: Si vous remarquez une traction, mesurez la circonférence des pneus avant et arrière du côté de cette traction. Comparez ces mesures à celles des pneus du côté opposé. Si vous remarquez une traction lors du freinage seulement, vérifiez et ajustez les freins au besoin puis revérifiez le fonctionnement du véhicule (consultez la section 2).

Dépannage

Problème: La suspension est trop molle.

Situation	Remède
1. Ressort(s) faible(s) 2. Amortisseur endommagé 3. Précharge d'amortisseur trop basse	1. Remplacez le(s) ressort(s). 2. Remplacez l'amortisseur. 3. Réglez la précharge d'amortisseur.

Problème: La suspension est trop raide.

Situation	Remède
1. Bagues de bras en «A» usées 2. Précharge d'amortisseur trop haut	1. Remplacez les bagues. 2. Réglez la précharge d'amortisseur.

Problème: La suspension est bruyante.

Situation	Remède
1. Vis à capuchon (système de suspension) desserrées 2. Bagues de bras en «A» usées	1. Resserrez les vis à capuchon. 2. Remplacez les bagues.

Problème: Les roues arrière oscillent.

Situation	Remède
1. Roulements des moyeux de roues arrière usés ou desserrés 2. Pneus défectueux ou inappropriés 3. Jante de roue faussée 4. Vis à capuchon de moyeux de roues desserrées 5. Frein auxiliaire incorrectement ajusté 6. Bague de bras de suspension arrière usée 7. Amortisseur arrière endommagé 8. Écrou de bras de suspension arrière desserré	1. Remplacez les roulements. 2. Remplacez les pneus. 3. Remplacez la jante. 4. Resserrez les vis à capuchon. 5. Ajustez le frein. 6. Remplacez la bague. 7. Remplacez l'amortisseur. 8. Resserrez l'écrou.

Problème: Véhicule attraite ou la direction est errant.

Situation	Remède
1. La manœuvre du véhicule est erratique sur une surface sèche et à niveau 2. Le véhicule tire vers la gauche ou vers la droite sur une surface sèche et à niveau	1. Inspectez l'alignement des roues avant et réglez si besoin (voyez la section 8). 2. Inspectez la pression d'air dans les pneus et réglez selon les spécifications.

SECTION 8 – DIRECTION/CHÂSSIS

8

TABLE DES MATIÈRES

Direction/châssis	8-2
Colonne de direction/ barres d'accouplement.....	8-2
Poignée de guidon	8-7
Genouillères de direction	8-7
Mesurage/réglage du pincement.....	8-9
Porte-bagages avant.....	8-10
Pare-chocs avant.....	8-11
Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux...	8-11
Repose-pied.....	8-14
Cuvette	8-15
Système d'échappement.....	8-15
Panneau de carrosserie/ porte-bagages arrière ...	8-15
Ensemble de feu arrière	8-16
Siège	8-17
Coffre de rangement latérale (TBX)	8-18
Coffre de rangement (TBX)	8-18
Dépannage.....	8-20

Direction/châssis

Les composants suivants de la direction doivent subir une inspection périodique afin d'assurer un fonctionnement adéquat et sécuritaire.

- A. Poignées de guidon non usées, cassées ou desserrées.
- B. Guidon non tordu, fendu, et avec pleine capacité de braquage égale à gauche et à droite.
- C. Ensemble de roulement de colonne de direction/logement de roulement non cassé, usé ou grippé.
- D. Joints à rotule non usés, fendus ou endommagés.
- E. Barres d'accouplement non tordues ou fendues.
- F. Fourche non usée, fendue ou endommagée.
- G. Goupilles fendues non endommagées ou manquantes.

■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la section 1.



FI464A

2. Retirez les rivets remontables qui fixent le couvercle d'accès au radiateur et retirez le couvercle.



FI465A

3. Retirez quatre rivets remontables qui fixent le couvercle de la colonne de direction et retirez le couvercle.



FI466A

4. Déverrouillez le couvercle du compartiment de rangement, puis glissez l'ensemble du couvercle du compartiment de rangement vers l'avant et soulevez-le pour le retirer.

RETRAIT

1. Retirez l'anneau de retenue du commutateur d'allumage, puis retirez les rivets remontables qui fixent le module d'instruments au support de montage et retirez le module et la jauge LCD.



FI463A



FI467

5. Retirez le compartiment de rangement.



FI468

6. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent les bouchons de guidon et le support du compteur de vitesse à la colonne de direction; mettez ensuite de côté le guidon et le compteur de vitesse. Conservez quatre bouchons de guidon.



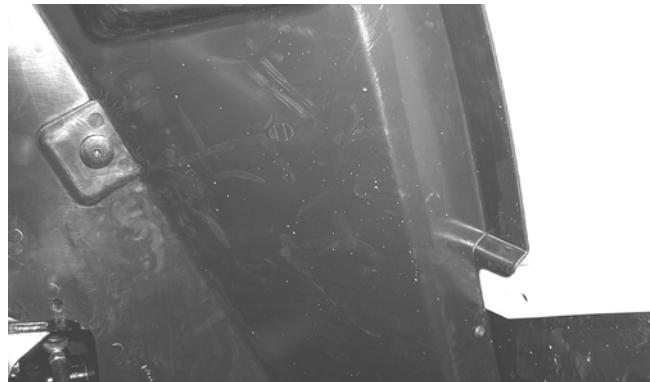
CD762

7. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le roulement supérieur de la colonne de direction au cadre. Conservez deux boîtiers.



CD760

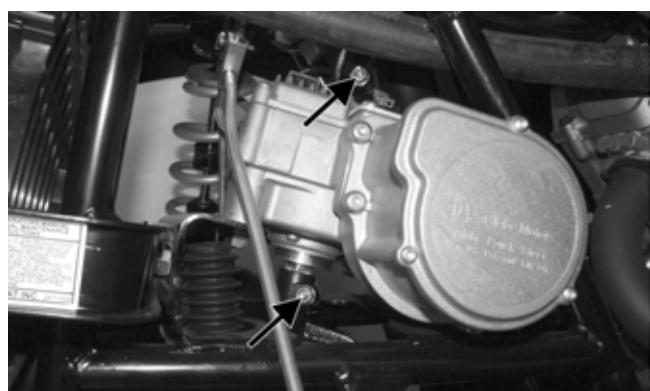
8. À l'aide d'un support de levage approprié, soulevez le VTT pour retirer les roues avant.



CD685

■REMARQUE: Pour des modèles n'équipés avec la servodirection, procédez à l'étape 13.

9. Retirez l'amortisseur avant gauche; puis retirez les vis à capuchon et les écrous de la colonne de direction aux accouplements d'EPS.

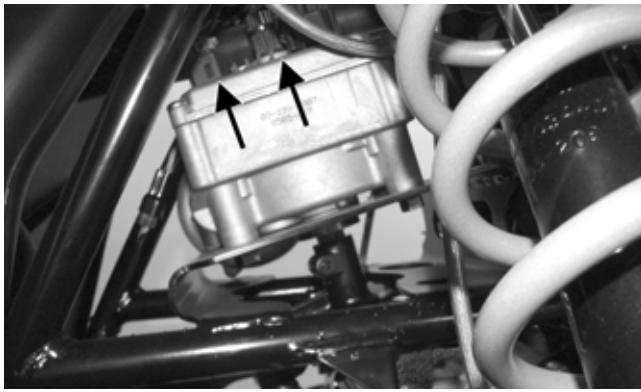


EPS005A

8

10. Tirez vers le haut sur le guidon pour dégager l'accouplement supérieur de l'assemblage EPS.

11. Débranchez les raccords à deux goupilles et à huit goupilles du haut de logement d'EPS.



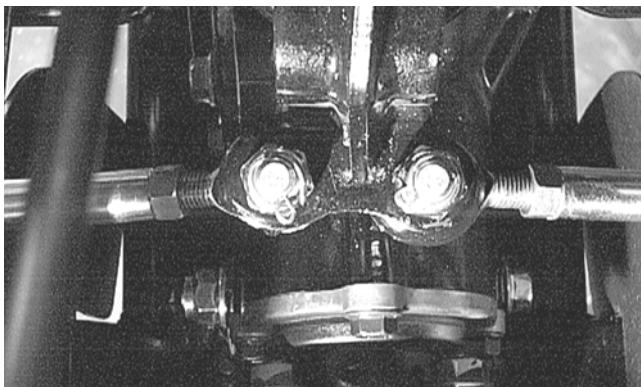
EPS007A

12. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le logement d'EPS au châssis; puis élévez l'ensemble vers le haut suffisamment pour dégager l'accouplement inférieur et enlevez à partir de côté gauche.

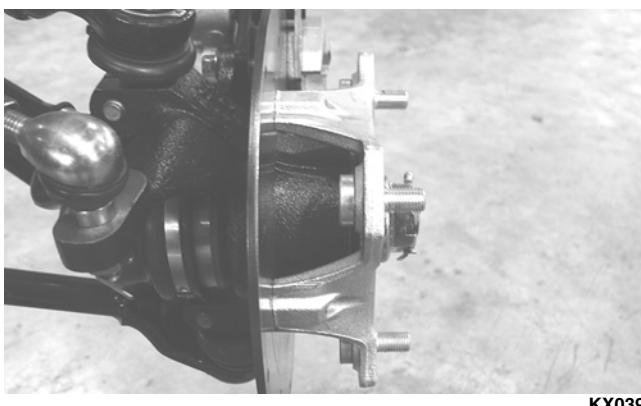
ATTENTION

Ne tentez pas de démonter la SDE étant donné qu'aucune de ses pièces n'est réparable et que les dommages qui résulteraient de ce démontage entraîneraient l'annulation de sa garantie.

13. Retirez les goupilles fendues et les écrous à créneaux des extrémités des barres d'accouplements internes et externes des barres d'accouplement, puis retirez les barres d'accouplement du bras de la colonne de direction et des rotules de direction de gauche et de droite.

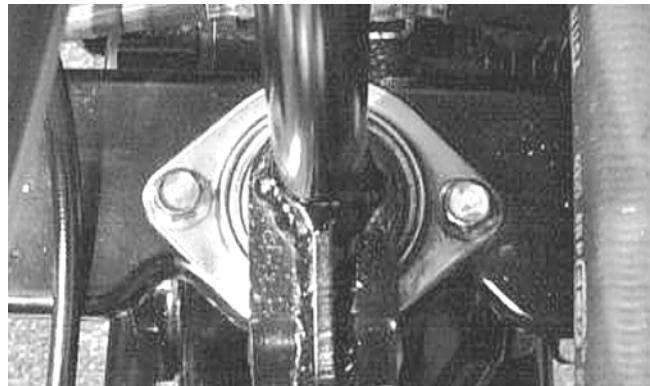


AF778D



KX039

14. Retirez deux vis à capuchon qui fixent l'épaulement de roulement inférieur de la colonne de direction au cadre, puis retirez la colonne de direction.



AL600D

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez et inspectez la surface de pivot afin de repérer l'usure. Appliquez une graisse de basse température sur les joints.

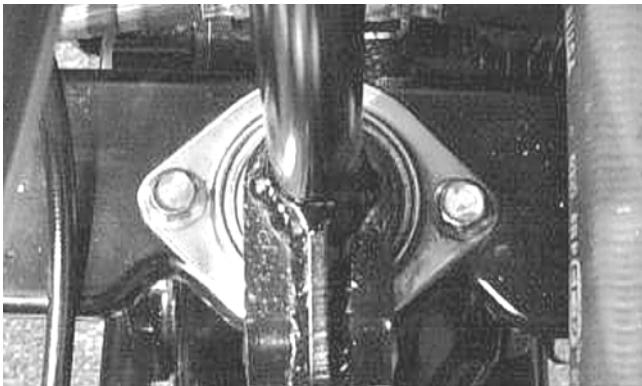
AVERTISSEMENT

Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous utilisez de l'air comprimé.

2. Inspectez les barres d'accouplement afin de repérer les filets endommagés ou l'usure.
3. Inspectez les barres d'accouplement afin de repérer les fissures ou les courbures inhabituelles.
4. Inspectez tous les points de soudure afin de repérer les fissures ou la détérioration.
5. Inspectez la colonne de direction ainsi que ses supports afin de repérer les fissures, les courbures ou l'usure.
6. Inspectez les demi-roulements, les chapeaux de roulement et les logements de roulement afin de repérer les fissures ou l'usure.
7. Inspectez le tube du guidon afin de repérer les fissures, l'usure ou les courbures inhabituelles.
8. Inspectez les poignées du guidon afin de repérer les dommages ou l'usure.

INSTALLATION (Modèles sans servodirection)

1. Mettez en place la colonne de direction; puis attachez l'épaulement de roulement inférieur au cadre avec deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb·pi.



AL600D

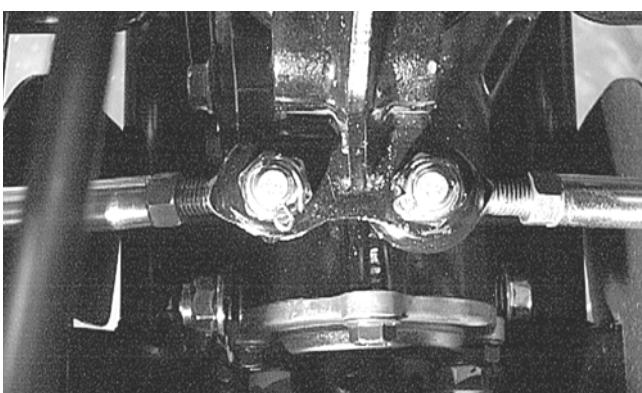
- Placez les roulements de la partie supérieure de la colonne de direction dans les logements; positionnez ensuite la colonne de direction et fixez les logements au châssis avec deux vis à capuchon. Serrez à un couple de 20 lb-pi.



CD760

- Installez les barres d'accouplement et fixez-les avec les écrous à entaille. Serrez à 30 lb-pi. Ensuite installez les nouvelles goupilles fendue.

REMARQUE: Si les entailles ne s'alignent pas aux trous des bouts de barre, serrez les écrous juste assez pour permettre l'installation des goupilles fendue.



AF778D

- Installez les roues avant et serrez-les à 40 lb-pi en alternant d'un côté à l'autre.
- Abaissez le VTT et placez le guidon et les capuchons en position sur la colonne de direction; positionnez ensuite le compteur de vitesse sur les capuchons et fixez-le à l'aide des quatre vis à capuchon. Serrez bien.

6. Installez le compartiment de rangement; fixez ensuite l'ensemble de couvercle du compartiment de rangement en engageant les ergots dans les fentes et en glissant vers l'arrière. Verrouillez le compartiment de rangement afin de maintenir l'ensemble en place.

7. Mettez en place le module d'instruments, puis attachez-le avec deux rivets réutilisables et l'anneau de retenue du commutateur d'allumage.



FI464A



FI463A

- Installez le couvercle d'accès de colonne de direction et fixez avec les quatre rivets rémontables; puis installez et fixez le couvercle d'accès de radiateur.



FI466A



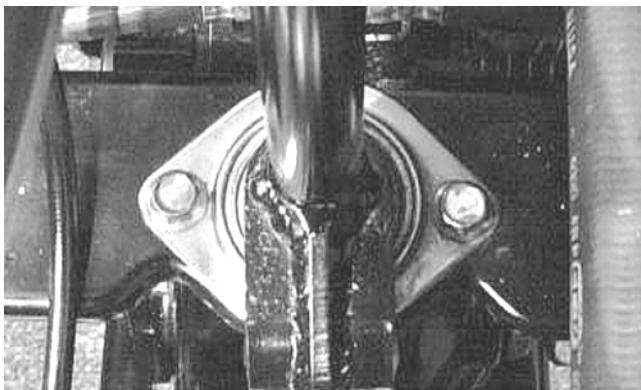
FI465A



EPS007

INSTALLATION (Modèles avec servodirection)

1. Mettez en place la colonne de direction inférieur, puis attachez l'épaulement de roulement inférieur au cadre avec deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.



AL600D

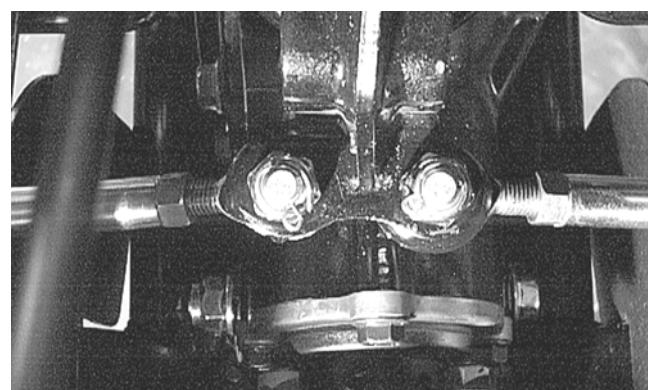
2. En vous assurant que la cannelure double est alignée avec la fente du coupleur inférieur, installez l'arbre de sortie de la SDE dans le coupleur inférieur, puis installez les quatre vis à capuchon qui fixent le boîtier de la SDE au châssis. Serrez à un couple de 35 lb-pi.



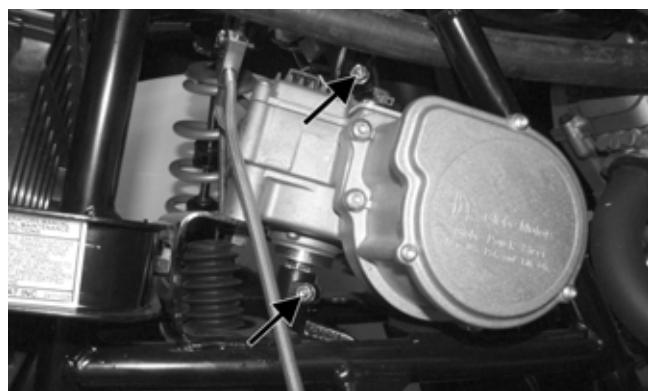
EPS008A

3. Installez les barres d'accouplement et fixez-les avec les écrous à entaille. Serrez à 30 lb-pi. Ensuite installez les nouvelles goupilles fendue.

■REMARQUE: Si les entailles ne s'alignent pas aux trous des bouts de barre, serrez les écrous juste assez pour permettre l'installation des goupilles fendue.



AF778D



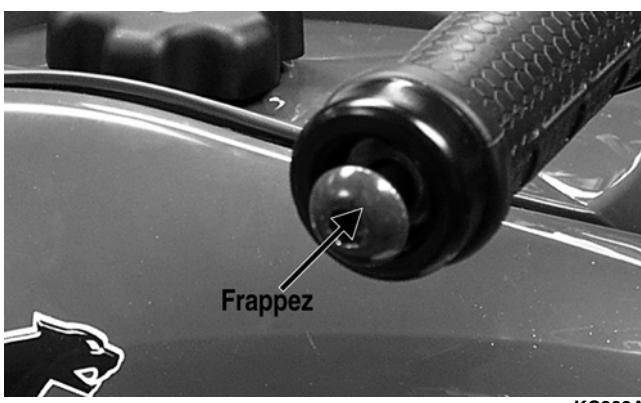
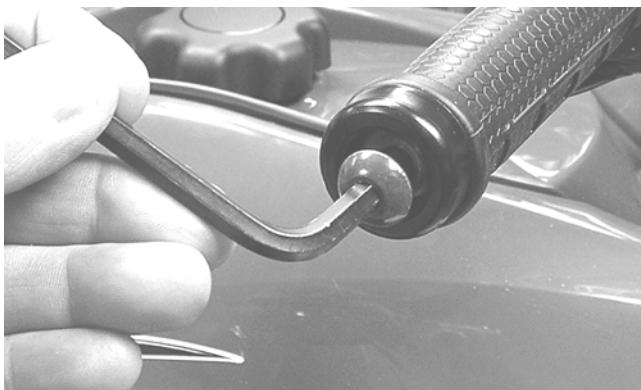
EPS005A

4. Branchez les raccords à deux goupilles et à huit goupilles à l'ensemble d'EPS.
5. Installez le support de colonne de direction supérieur au châssis et fixez-le avec des deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.
6. Installez le compartiment de rangement, la colonne de direction et les panneaux d'accès de radiateur et le couvercle de compartiment de rangement; puis installez l'amortisseur et serrez à 50 lb-pi.
7. Installez les roues avant et serrez les écrous à 40 à 45 lb-pi.

Poignée de guidon

RETRAIT

- Desserrez mais ne retirez pas les vis à capuchon dans l'extrémité du guidon; puis frappez légèrement sur le tête pour déplacer le bouchon de guidon.



- Tenez l'extrémité et retirez la vis à capuchon, le bouchon et le capuchon d'extrémité.

INSPECTION

REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Inspectez la poignée afin de repérer l'usure, les entailles ou les fissures.
- Inspectez la poignée afin de repérer la détérioration.
- Si une poignée est endommagée, coupez la poignée dans le sens de la longueur à l'aide d'un couteau tranchant ou d'un couteau polyvalent; pelez ensuite la poignée.

INSTALLATION

REMARQUE: Avant d'installer une poignée, utilisez un vaporisateur nettoyant pour retrait des contacts ou de l'alcool pour nettoyer guidon de tout résidu de colle, d'huile ou de tout autre contaminant.

- Appliquez une quantité généreuse d'adhésif pour poignée de guidon sur l'intérieur de la poignée nouveau.

- Faites glisser la poignée sur le guidon jusqu'à ce qu'elle soit bien en place avec la zone lisse de la poignée vers le haut.

- Essuyez tout excès de colle, puis fixez la poignée à l'aide du capuchon de guidon.

Genouillères de direction

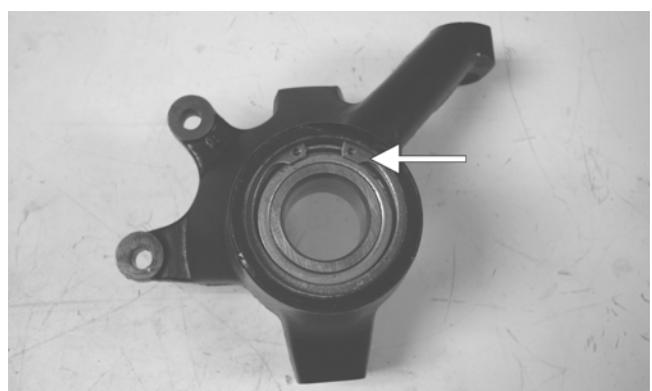
RETRAIT ET DÉSASSEMBLAGE

- Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

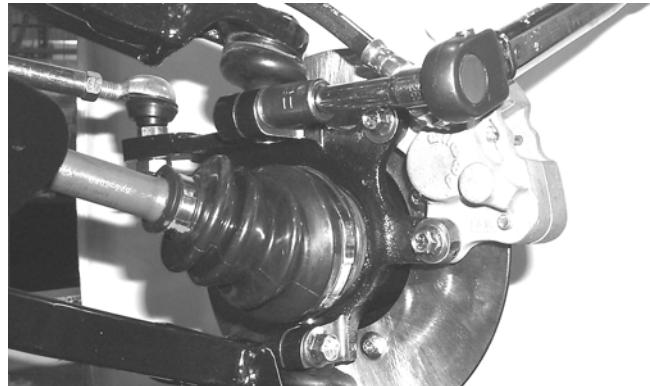
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

- Retirez le garde-roue du moyeu, puis retirez la goupille fendue de l'écrou.
- Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
- Retirez l'étrier du frein.
- Retirez le moyeu.
- Retirez la goupille fendue de l'articulation de la barre d'accouplement et retirez de la genouillère l'articulation de la barre d'accouplement.
- Retirez les deux vis à capuchon qui fixent les joints à rotule dans la genouillère.
- En frappant légèrement, faites sortir l'extrémité du joint à rotule de la genouillère; puis retirez cette dernière.
- Retirez l'anneau de ressort du genouillère; puis retirez le roulement.





PR287A



AF628D

ATTENTION

Retirez les roulements avec une extrême délicatesse. Si vous les laissez tomber, ils seront endommagés et devront être remplacés.

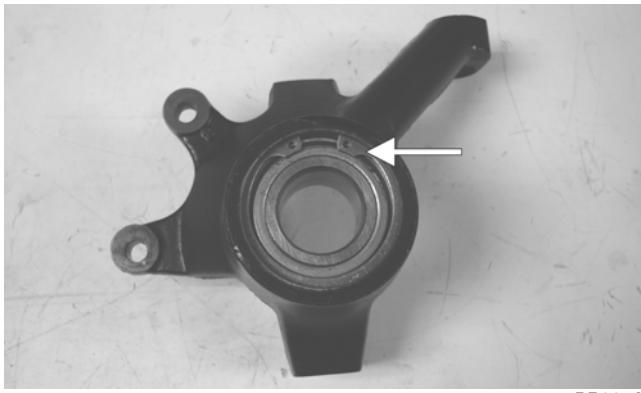
NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants de la genouillère.
2. Inspectez les roulements et les pistes de roulement afin de repérer les alvéoles, les gouges, la rouille ou l'usure prématûrée.
3. Inspectez la genouillère afin de repérer les fentes, les bris ou la porosité.
4. Inspectez les filets afin de repérer les dommages ou les filets arrachés.

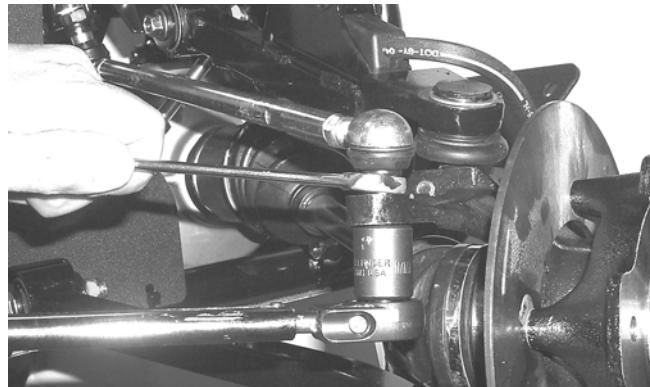
ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

1. Installez le roulement; puis installez l'anneau de ressort en vous assurant qu'il soit bien en position dans la genouillère.



PR287A

2. Installez la genouillère aux joints à rotule inférieurs et supérieurs et fixez-la à l'aide des deux vis à capuchon. Serrez à 35 lb-pi.

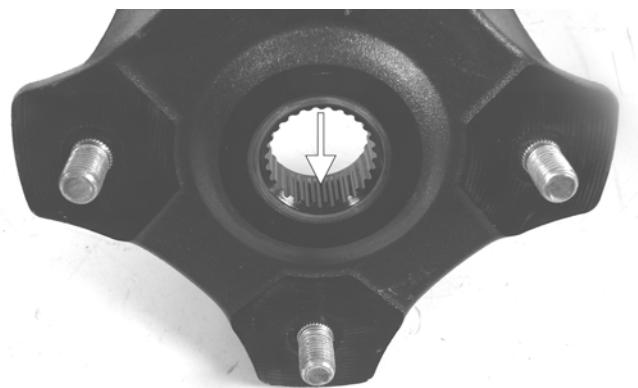


AF618D

3. Installez l'extrémité de la barre d'accouplement et fixez-le à l'aide de l'écrou. Serrez à 30 lb-pi; installez ensuite une nouvelle goupille fendue et écartez-la.

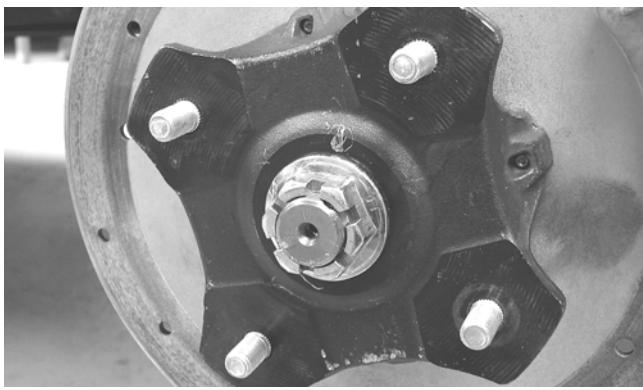
■REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.

4. Appliquez une petite quantité de graisse sur les cannelures du moyeu.



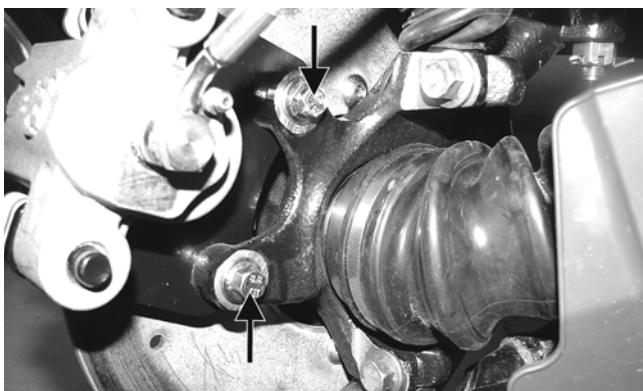
PR290A

5. Installez le moyeu sur les cannelures de l'arbre.
6. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.



PR257

7. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb-pi.



PR264A

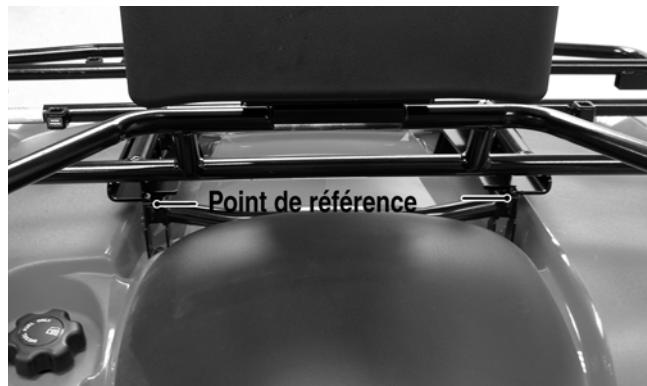
8. Enclenchez le levier de frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
9. Fixez l'écrou de moyeu (de l'étape 6) à l'arbre. Serrez à 200 lb-pi.
10. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.
11. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi.
12. Retirez le VTT de son support.

Mesurage/réglage du pincement

1. Nettoyez le VTT à fond afin de retirer l'excédent de poids (boue, etc.).
 2. Consultez les spécifications et assurez-vous que les pneus sont correctement gonflés à la pression recommandée.
 3. Placez le VTT à l'horizontale en prenant soin de ne pas abaisser ou soulever l'avant du véhicule, puis positionnez le guidon tout droit.
- REMARQUE: Assurez-vous que la pression de gonflage des pneus est correcte, sous peine de mesures inexactes.**

■REMARQUE: Lors de la mesure et de l'ajustement, il doit y avoir une charge de fonctionnement normale sur le VTT (sans conducteur mais avec les accessoires Arctic Cat agréés).

4. Mesurez la distance qui va du bord extérieur de chaque poignée de guidon aux points de référence également sur chaque.



DE047A

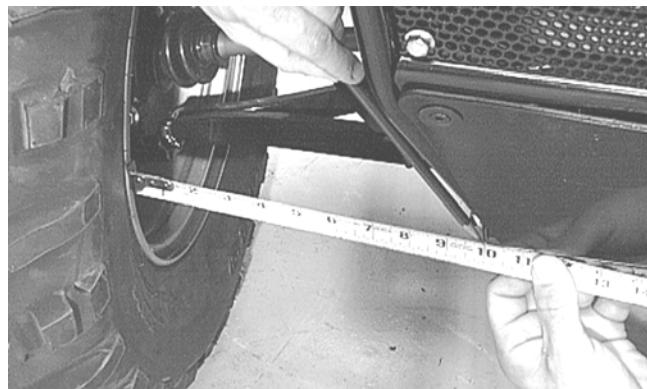
5. Ajustez la direction du guidon jusqu'à ce que les deux mesures soient égales, puis fixez le guidon au porte-bagages arrière à l'aide de sangles de maintien.

■REMARQUE: Prenez soin de ne pas laisser le guidon tourner lorsque vous le fixez.

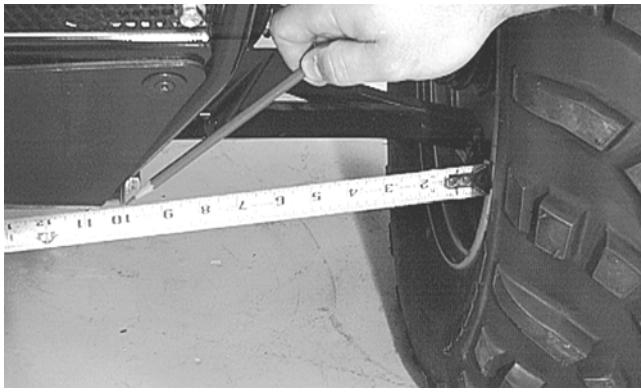


CD014

6. Mesurez la distance qui va de l'intérieur de chaque jante avant au tube inférieur du châssis.



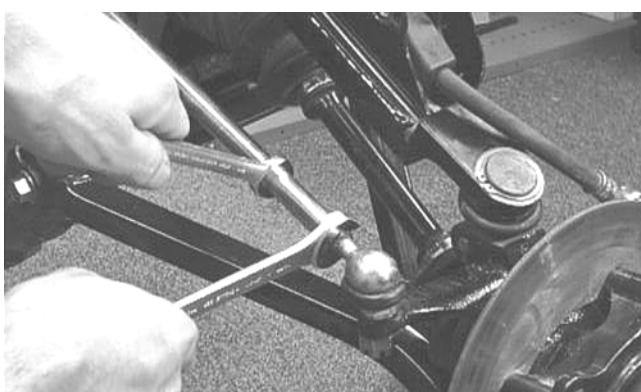
AF785D



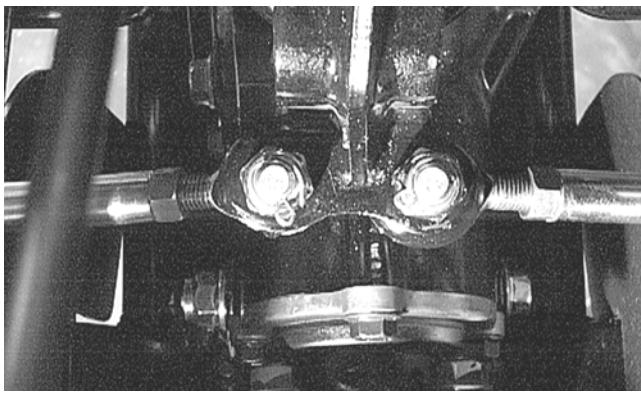
AF786D

■REMARQUE: Les distances allant de l'intérieur des jantes aux tubes du châssis devraient être égales. Si ces mesures sont égales, passez à l'étape 8; sinon, passez à l'étape 7.

7. Pour égaliser les mesures, desserrez les contre-écrous appropriés de la barre d'accouplement et ajustez au besoin, puis passez à l'étape 8.



AF617D



AF778D

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer les roues avant afin d'ajuster la barre d'accouplement. De plus, prenez soin de ne pas modifier la position du guidon.

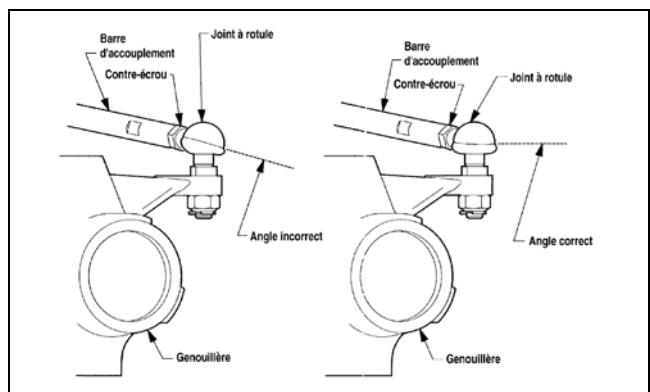
8. À l'aide d'un type de marqueur permanent, tracez un repère au centre de chaque pneu avant (à une hauteur parallèle à la coque).



AF789D

9. Mesurez la distance entre les repères (à une hauteur parallèle à la coque) par devant, puis prenez note des mesures.
10. Poussez le VTT vers l'avant jusqu'à ce que les repères soient parallèles à la coque, du côté arrière des pneus, puis mesurez la distance entre les repères.
11. La différence entre les mesures doit indiquer 1/8 à 1/4 po de pincement (la mesure du côté avant doit indiquer 1/8 à 1/4 po de plus que la mesure du côté arrière).
12. Si la différence entre les mesures est hors spécification, ajustez les deux barres d'accouplement pareillement jusqu'à ce que les mesures soient conformes à la spécification.

■REMARQUE: Avant de verrouiller les contre-écrous, assurez-vous que les joints à rotule se trouvent au centre de leur distance de mouvement normale ainsi qu'au bon angle.



733-559

Porte-bagages avant

RETRAIT

1. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent le porte-bagages au châssis et le pare-choc avant.
2. Retirez le porte-bagages avant du VTT.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du porte-bagages à l'aide d'un nettoyeur à pression.
2. Inspectez toutes les soudures afin de repérer les fissures ou les courbures.
3. Inspectez les surfaces filetées de tous les bossages de montage afin de repérer les filets arrachés.
4. Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants et/ou des réflecteurs.

INSTALLATION

1. Positionnez le porte-bagages sur le châssis et le panneau garde-boue avant. Installez les vis de capuchon et les écrous de blocage et serrez-les à la main seulement.
2. Installez les deux vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent le porte-bagages aux garde-boue. Serrez bien toutes les attaches métalliques.

Pare-chocs avant

RETRAIT

1. Retirez les deux boulons à bride et l'écrou de blocage que fixant les supports de pare-chocs supérieur au le pare-chocs.
2. Retirez le boulon traversant et l'écrou de blocage que fixant le pare-chocs au châssis; puis retirez le pare-chocs.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du pare-chocs à l'aide d'un solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez toutes les soudures afin de repérer les fissures ou les courbures.

INSTALLATION

1. Positionnez le pare-chocs avant et installez le boulon traversant. Commencer le écrou de blocage et serrez-les à la main seulement.
2. Installez les deux boulons à bride et les écrous de blocage dans les supports supérieur. Serrez bien toutes les attaches métalliques.

Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux

RETRAIT

1. Retirez les rivets remontables qui fixent le couvercle d'accès au radiateur et retirez le couvercle; puis retirez les quatre rivets remontables qui fixent le couvercle de la colonne de direction et retirez le couvercle.



FI465A



FI466A

8

2. Déverrouillez le couvercle du compartiment de rangement, puis glissez l'ensemble du couvercle du compartiment de rangement vers l'avant et soulevez-le du compartiment de rangement.



FI467

3. Retirez la boîte du compartiment de rangement; puis retirez le siège.



FI468

4. Retirez l'anneau de retenue du commutateur d'allumage et deux rivets remontables qui fixent le module d'instruments, puis retirez le module d'instruments.

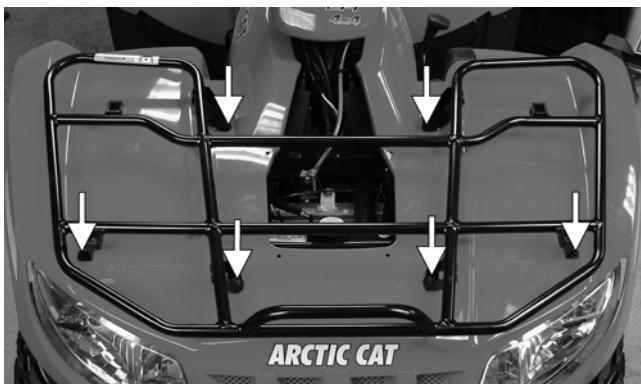


FI463A



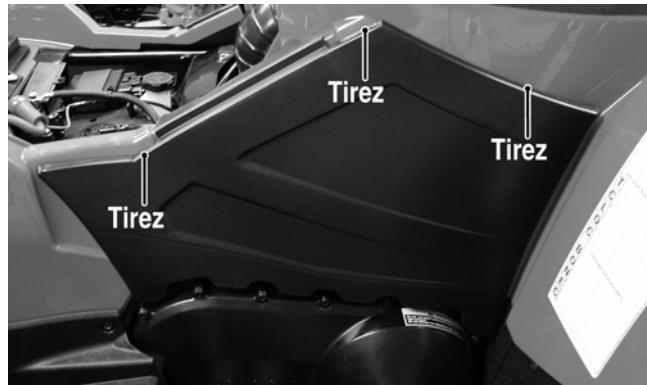
FI464A

5. Retirez les vis à capuchon et écrous de blocage qui fixent le porte-bagages avant au cadre, puis retirez le porte-bagages avant. Conservez les passe-fil et les bagues.

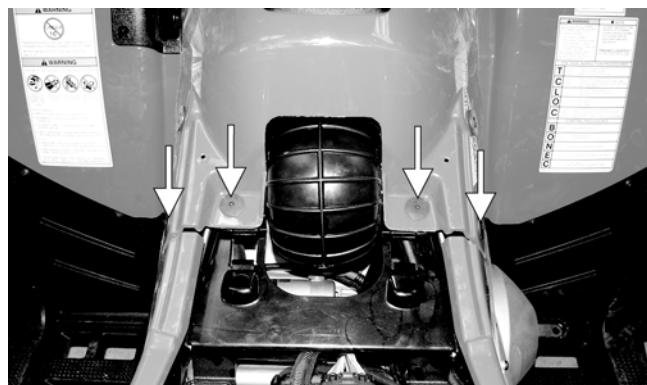


FI469A

6. Retirez les panneaux par tirant pour relâcher du carrosserie; puis retirez des vis qui fixent l'arrière du panneau avant au cadre.



CF237A

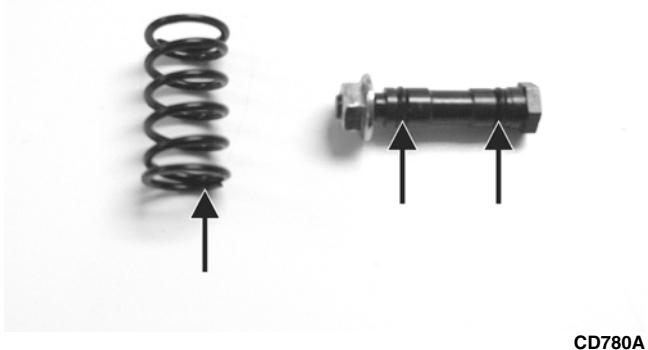


FI470A

7. Retirez les repose-pieds de gauche et de droite; retirez ensuite le bouton de levier de vitesse. Retirez l'écrou d'axe de pivotement du levier de vitesse et retirez l'axe et le levier de vitesse. Prenez note de la présence d'un ressort et de deux joints torique.



CD779



CD780A

8. Débranchez quatre connecteurs de phare et sécurisez les fils de côté, puis déconnectez les fils de la prise auxiliaire avant.



CD681

9. Tournez le guidon complètement à gauche, puis soulevez et glissez le panneau de carrosserie vers l'arrière et soulevez l'arrière pour dégager le guidon.



CD765A

■REMARQUE: Il peut être nécessaire de tourner le panneau de carrosserie vers la droite pour aligner l'ouverture avec le guidon.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Nettoyez tous les composants des garde-boue à l'aide de savon et d'eau chaude.
- Inspectez les garde-boue afin de repérer les fissures et/ou les rivets desserrés.

- Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants.

INSTALLATION

- Tournez le guidon complètement à gauche, puis placez le panneau de carrosserie avant sur le guidon et tournez-le et abaissez-le en position.



CD765

- Branchez les connecteurs de phare sur les phares correspondants et les fils de la prise auxiliaire avant à la prise auxiliaire.



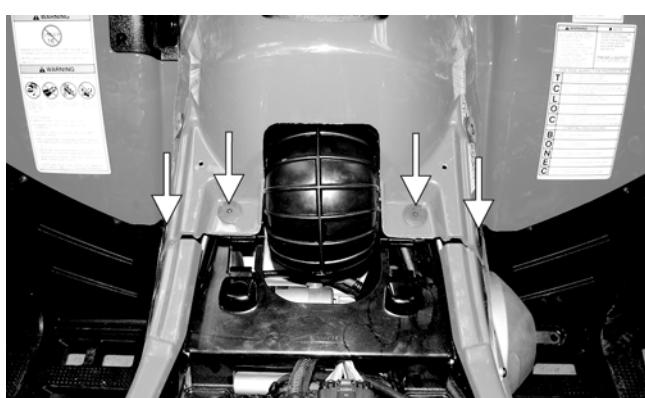
CD681

- Assurez-vous que les passe-fil en caoutchouc et bagues sont en place, puis mettez en place le porte-bagages avant et attachez-le avec les vis à capuchon et écrous de blocage. Serrez bien.

8

- Installez les garde-pieds et repose-pieds. Serrez bien.

- Installez les vis à capuchon pour attacher le panneau de carrosserie avant au cadre et au panneau arrière.



FI470A

6. Installez le ressort du levier de vitesse, le levier de vitesse et l'axe de pivot, puis serrez bien l'écrou de l'axe de pivot.



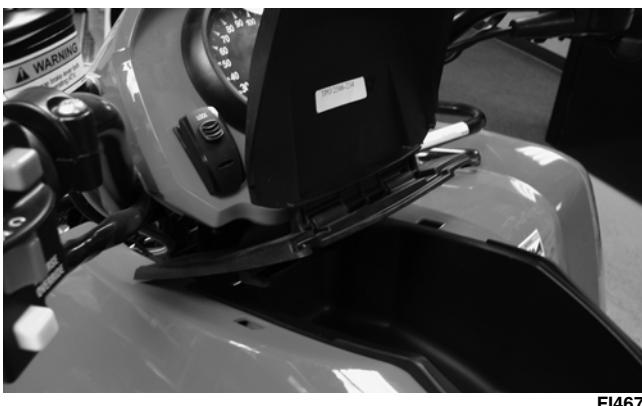
CD779

7. Installez le module d'instruments et le commutateur d'allumage, puis attachez avec deux rivets remontables et l'anneau de retenue du commutateur d'allumage.

8. Mettez en place la boîte du compartiment de rangement, puis installez le couvercle du compartiment de rangement en vous assurant que les pattes de fixation s'engagent dans les encoches. Faites glisser vers l'arrière pour sécuriser et verrouillez en engageant le verrou du couvercle.



FI468



FI467

9. Installez le couvercle de la colonne de direction et attachez-le avec les rivets remontables, puis installez et sécurisez le panneau d'accès au radiateur.



FI466A



FI465A

10. Installez les panneaux.

Repose-pied

RETRAIT

1. Retirez les vis mécaniques et les écrous à bride qui fixent les garde-boues avant et arrière aux repose-pieds.



CD691A

2. Retirez les vis à capuchon qui fixent les cale-pied aux appui-pied, puis retirez les cale-pied et les repose-pied.
3. Retirez les vis à capuchon et les écrous à bride qui fixent les supports de repose-pied au châssis, puis retirez les supports de repose-pied.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez le repose-pied dans un solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez les soudures des repose-pied afin de repérer les fissures ou les courbures inhabituelles.
3. Inspectez tous les tuyaux afin de repérer les fissures ou les courbures inhabituelles.

INSTALLATION

1. Attachez les supports de repose-pied au châssis avec quatre vis à capuchon et deux écrous à bride, puis serrez les attaches 8 mm à 20 lb-pi et les attaches 10 mm à 40 lb-pi.
2. Placez les repose-pied sur les supports de repose-pied, puis mettez en place les cale-pied et attachez-les avec des vis à capuchon.
3. Installez les vis mécanique et les écrous à bride qui fixent les garde-boues avant et arrière aux repose-pied.

Cuvette

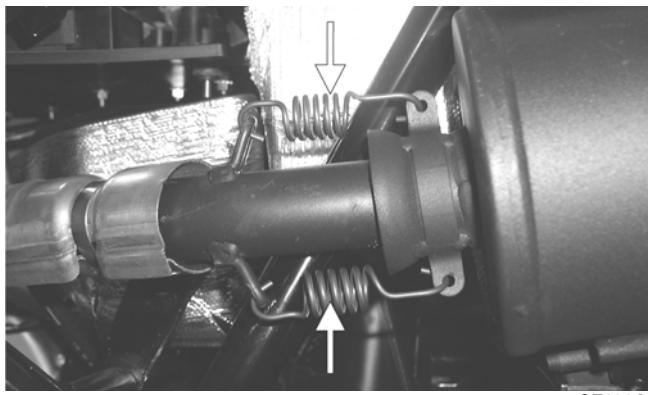
RETRAIT/INSTALLATION

1. Retirez les vis mécaniques et les rondelles d'épaulement qui fixent la coque au dessous du châssis; puis retirez la cuvette.
2. Positionnez la cuvette sur le dessous du châssis; puis installez les vis mécaniques et les rondelles d'épaulement. Serrez bien.

Système d'échappement

RETRAIT DU SILENCIEUX

1. Retirez les deux ressorts d'échappement de la jonction silencieux/tuyau d'échappement.



2. Glissez le silencieux vers l'arrière pour libérer les saillies de montage et retirez le silencieux.

INSPECTION DU SILENCIEUX

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Inspectez l'extérieur du silencieux afin de repérer les fissures, les trous et les bosses.
2. Inspectez l'intérieur du silencieux en secouant celui-ci d'avant en arrière et en prêtant attention aux cliquetis ou aux débris détachés à l'intérieur du silencieux.

■REMARQUE: Pour plus de détails concernant le nettoyage du silencieux et du pare-étincelles, consultez la section 2.

INSTALLATION DU SILENCIEUX

1. Positionnez le silencieux en insérant les brides de montage dans les bagues isolantes; puis glissez le silencieux vers avant.
2. Installez les deux ressorts d'échappement.

Panneau de carrosserie/ porte-bagages arrière

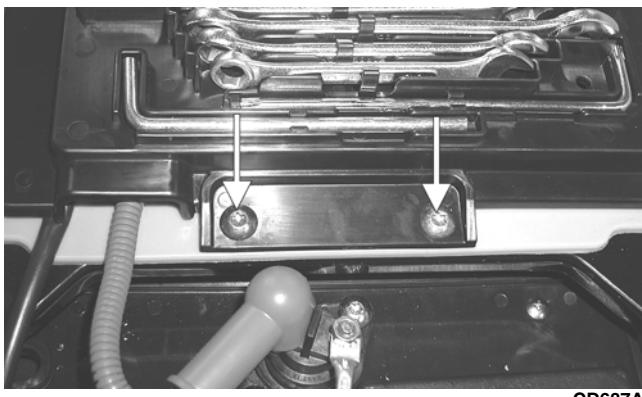
RETRAIT

1. Retirez les vis à capuchon et des écrous de blocage qui fixent le porte-bagages arrière, puis retirez le porte-bagages arrière. Conservez des bagues.
2. Retirez une vis à épaulement et un écrou de blocage et des trois rivets en plastique (de chaque côté) qui fixent le panneau de carrosserie arrière aux repose-pied.



8

3. Retirez des deux vis mécaniques qui fixent le couvercle de la batterie et retirez le couvercle.



CD687A

4. Déconnectez la batterie (câble négatif en premier), puis retirez la batterie.
5. Déconnectez le feu arrière-feu arrêt, puis retirez le bouchon du réservoir d'essence et soulevez-le du panneau de carrosserie arrière. Installez le bouchon du réservoir d'essence.

■REMARQUE: Si le panneau de carrosserie avant n'a pas été retiré, les panneaux de gauche et de droite et les deux vis mécaniques doivent être retirés (consultez Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux dans cette section).

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du panneau de carrosserie arrière à l'aide de savon et d'eau chaude.
2. Inspectez les panneaux latéraux et le panneau de carrosserie arrière pour déceler les fissures et les rivets desserrés.
3. Inspectez les surfaces filetées de tous les bossages de montage afin de repérer les filets arrachés.
4. Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants.

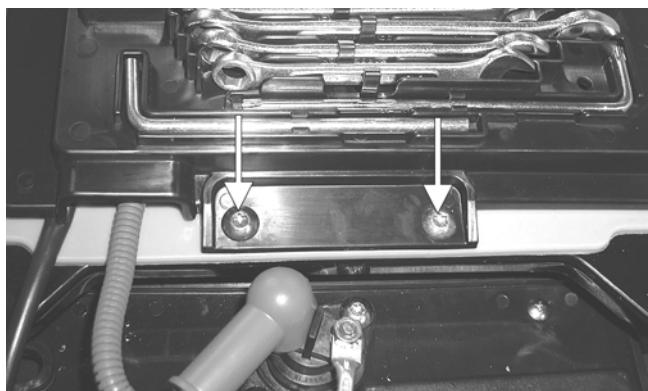
INSTALLATION

1. Retirez le bouchon du réservoir d'essence et mettez en place le panneau de carrosserie arrière, puis installez le capuchon et branchez le connecteur de feu arrière-feu arrêt.
2. Mettez en place le porte-bagages arrière à l'aide des bagues et attachez-le avec des vis à capuchon et écrous à bride. Serrez bien.
3. Installez une vis à épaulement et des trois rivets en plastique (de chaque côté) pour attacher l'avant du panneau de carrosserie arrière au repose-pieds.



CD691

4. Placez la batterie dans la boîte de batterie, puis connectez la batterie (câble positif en premier) et attachez-la avec le couvercle de la batterie.



CD687A

5. Fixez les panneaux avant et arrière avec des deux vis mécaniques, puis installez les panneaux gauche et droit.

■REMARQUE: Si le panneau de carrosserie avant n'a pas été installé, consultez Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux dans cette section.

6. Positionnez le siège en vous assurant qu'il est bien verrouillé.

Ensemble de feu arrière

RETRAIT

1. Déconnectez le raccord à trois broches et libérez le faisceau de fils du feu arrière du châssis.
2. Retirez les vis à tête torx qui fixent le feu arrière au châssis. Prenez note de toute rondelle.
3. Retirez l'ensemble de feu arrière.

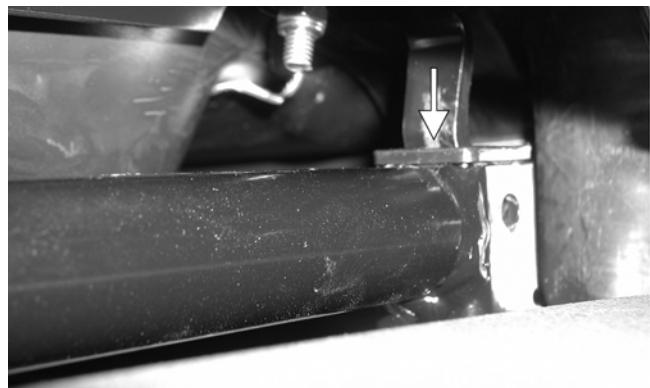
INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Inspectez le faisceau de fils, le raccord à trois broches, la lentille, la base, les vis à capuchon et la douille afin de repérer les dommages.
- Inspectez tous les fils afin de repérer la corrosion, les coincements et les fissures.
- Vérifiez la puissance en watts, la tension et le fonctionnement de l'ampoule.

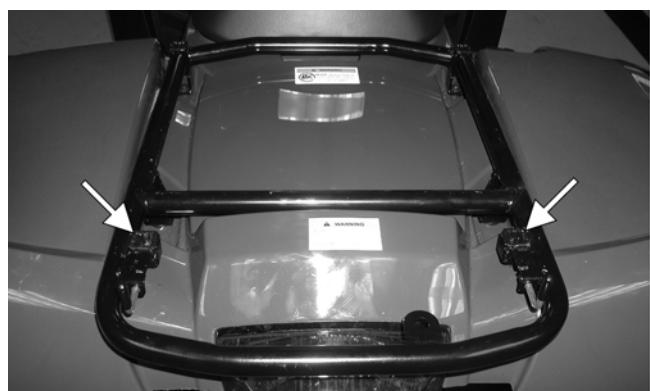
INSTALLATION

- Positionnez l'ensemble de feu arrière sur le châssis et fixez-le à l'aide des vis à tête torx et des rondelles, s'il y en a.
- Serrez bien les vis à capuchon.
- Acheminez le faisceau de fils par-dessus le châssis arrière, puis connectez le raccord à trois broches.



CF227A

- Pour verrouiller le siège en position, placez les deux saillies de montage avant sur le support de montage, ensuite appuyant fermement sur le devant du siège, poussez le siège vers l'avant jusqu'à ce que les onglets s'engagent dans les verrous de montage.



CF229A

Siège

RETRAIT/INSTALLATION

- Pour retirer le siège, soulevez le mécanisme de déverrouillage (situé à l'arrière du siège). Soulevez l'arrière du siège et faites glisser le siège vers l'arrière.
- Pour verrouiller le siège, faites glisser l'avant du siège dans les retenues de siège et poussez fermement sur l'arrière du siège. Le siège doit automatiquement se positionner et se verrouiller.

RETRAIT/INSTALLATION (TRV)

- Pour retirer le siège arrière, tirez les deux poignées de verrouillage vers l'arrière et faites-les tourner en position verticale.



CF226

- Élevez l'arrière du siège en rectitude, ensuite tirez légèrement vers l'arrière et soulevez le siège de ses montages.



CF226A

8

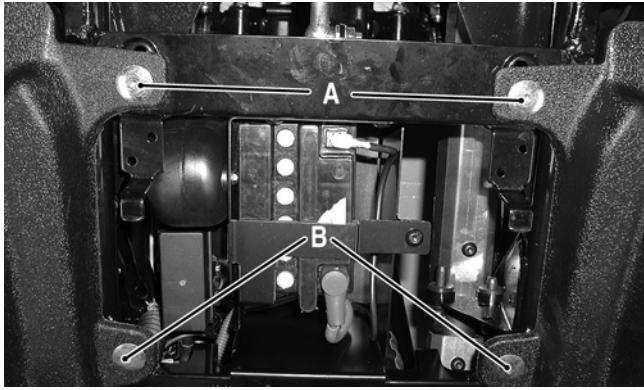
■REMARQUE: Le siège arrière doit être retiré avant que le siège avant soit retiré.

- Pour retirer le siège avant, tirez vers le haut le levier de verrou de siège (situé à l'arrière du siège). Élevez l'extrémité arrière du siège et glissez vers l'arrière.
- Pour verrouiller le siège en position, glissez l'avant du siège dans les porte-sièges et pressez fermement sur l'arrière du siège. Le siège devrait de façon automatique se verrouiller en position.

Coffre de rangement latérale (TBX)

RETRAIT

1. Tournez la poignée de verrouillage du coffre de rangement (située sur les côtés gauche et droit entre le coffre de rangement et le pneu arrière) et soulevez complètement le coffre de rangement.
2. Tirez le levier de verrouillage du siège vers l'avant (levier situé sous le côté droit du siège), soulevez la partie avant du siège et faites glisser le siège vers l'avant, hors du VTT.
3. Retirez les deux vis à capuchon (situées à l'intérieur du coffre de rangement latéral) qui fixent le coffre au repose-pied.
4. Retirez les vis qui fixent le coffre au panneau latéral.
5. Retirez des vis à capuchon (A et B) qui fixent le coffre au châssis.



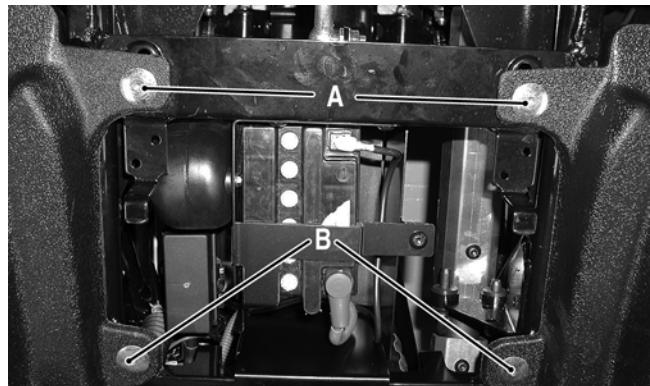
NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du coffre de rangement latéral à l'aide de savon et d'eau.
2. Inspectez le coffre pour déceler d'éventuelles fissures, déchirures ou des attaches métalliques desserrées.
3. Inspectez les joints toriques d'étanchéité du panneau d'accès du coffre pour déceler d'éventuelles fissures ou déchirures.

INSTALLATION

1. Positionnez le coffre de rangement latéral sur le châssis; fixez-le ensuite à l'aide des vis à capuchon (A et B). Serrez les vis à capuchon selon les spécifications.



CD045A

2. Fixez le coffre au panneau latéral à l'aide de la vis existante.
3. Fixez le coffre au repose-pied à l'aide des attaches métalliques existantes. Serrez bien.
4. Installez le siège.
5. Baisser la boîte à cargaison et poussez fermement vers le bas sur l'avant de la boîte. La boîte se fermera automatiquement en position.

Coffre de rangement (TBX)

RETRAIT

1. Tournez la poignée de verrouillage du coffre de rangement (située sur les côtés gauche et droit entre le coffre de rangement et le pneu arrière) et soulevez complètement le coffre de rangement.



CD771

2. Enlevez l'écrou de l'extrémité inférieure du support de levage de la boîte.
3. Retirez les deux vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent le coffre de rangement au châssis; retirez ensuite le coffre de rangement et jetez les écrous de blocage.



CD122

■REMARQUE: Il ne faut jamais réutiliser un écrou de blocage. Lorsqu'un écrou de blocage a été retiré, il faut le remplacer par un écrou de blocage neuf.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

1. Nettoyez tous les composants du coffre de rangement à l'aide de savon et d'eau.
2. Inspectez le coffre de rangement pour déceler d'éventuelles fissures, déchirures ou des attaches métalliques desserrées.
3. Inspectez les soudures du cadre du coffre de rangement pour déceler d'éventuelles fissures ou courbures.

4. Inspectez les fermetures du panneau d'accès du coffre de rangement pour vérifier qu'elles fonctionnent sans difficulté.

INSTALLATION

1. Positionnez le coffre de rangement sur le châssis. Fixez à l'aide des vis à capuchon et des écrous de blocage nouveaux. Serrez bien.



CD122

2. Pendant qu'un assistant tient le coffre de rangement dans sa position élevée, fixez l'extrémité inférieure du support de levage de la boîte au châssis avec la vis à capuchon et l'écrou.
3. Abaissez le coffre de rangement et poussez fermement vers le bas sur l'avant de la boîte. La boîte se fermera automatiquement en position.

Dépannage

Problème: La conduite est trop lourde ou trop raide.

Situation	Remède
1. Alignement incorrect des roues avant 2. Lubrification inadéquate 3. Pression de gonflage des pneus basse 4. Joints à rotule de barres d'accouplement grippés 5. Connexions de transmission grippées	1. Ajustez l'alignement. 2. Lubrifiez les composants appropriés. 3. Ajustez la pression. 4. Remplacez les joints à rotule des barres d'accouplement. 5. Réparez ou remplacez les connexions.

Problème: Il y a oscillation de la direction.

Situation	Remède
1. Pneus inégalement gonflés 2. Roue(s) présentant un jeu 3. Vis à capuchon de moyeux de roues desserrées ou manquantes 4. Roulement de moyeu de roue usé ou endommagé 5. Joints à rotule des barres d'accouplement usés ou desserrés 6. Pneus défectueux ou inappropriés 7. Bagues de bras en «A» endommagées 8. Boulons et écrous de châssis desserrés	1. Ajustez la pression. 2. Remplacez la ou les roues. 3. Resserrez ou remplacez les vis à capuchon. 4. Remplacez le roulement. 5. Remplacez ou resserrez les articulations des barres d'accouplement. 6. Remplacez les pneus. 7. Remplacez les bagues. 8. Resserrez les boulons et les écrous.

Problème: La direction dévie d'un côté.

Situation	Remède
1. Pneus inégalement gonflés 2. Alignement incorrect des roues avant 3. Roulements de moyeu de roue usés ou endommagés 4. Châssis faussé 5. Amortisseur défectueux	1. Ajustez la pression. 2. Ajustez l'alignement. 3. Remplacez les roulements. 4. Réparez ou remplacez le châssis. 5. Remplacez l'amortisseur.

Problème: L'usure des pneus est rapide ou inégale.

Situation	Remède
1. Roulements des moyeux de roues usés ou desserrés 2. Alignement incorrect des roues avant 3. Pression de gonflage des pneus incorrect	1. Remplacez les roulements. 2. Ajustez l'alignement. 3. Ajustez le pression.

Problème: La direction émet un bruit.

Situation	Remède
1. Vis à capuchon ou écrous desserrés 2. Roulements et moyeux de roues brisés ou endommagés 3. Lubrification inadéquate	1. Resserrez les vis à capuchon et les écrous. 2. Remplacez les roulements. 3. Lubrifiez les composants appropriés.

SECTION 9 – COMMANDES/VOYANTS INDICATEURS

9

TABLE DES MATIÈRES

Levier de frein manuel/maître-cylindre	9-2
Accélérateur	9-3
Levier de marche.....	9-4
Compteur de vitesse/tachymètre/LCD	9-4

Levier de frein manuel/ maître-cylindre

■REMARQUE: Le maître-cylindre n'est pas un composant que l'on peut réviser. Il doit être remplacé au complet.

RETRAIT

- Glissez le bout d'un tuyau flexible dans l'une des soupapes de purge de roue et placez l'autre extrémité du tuyau dans un récipient. Retirez le couvercle du réservoir; puis ouvrez la soupape de purge. Laissez le liquide de frein s'évacuer complètement.

■REMARQUE: Comprimez plusieurs fois la manette de frein pour accélérer la vidange.



AF637D

- Placez une serviette absorbante autour de la connexion afin d'absorber le liquide de frein. Retirez le raccord banjo du maître-cylindre. Prenez note des deux rondelles de cémentation et un boulon de raccord banjo.



DE059A

ATTENTION

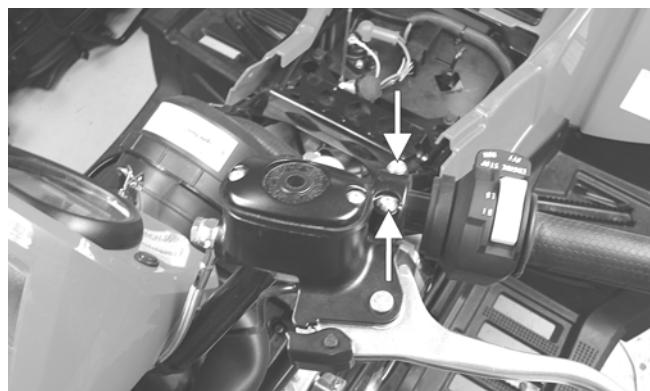
Le liquide de frein est très corrosif. N'en répandez pas sur le VTT.

- Enlevez l'anneau de retenue et l'axe pivot fixant la manette de frein au boîtier du maître-cylindre, puis enlevez la manette de frein et mettez-la de côté.
- Délogez le contacteur des feux d'arrêt du boîtier du maître-cylindre en le poussant doucement vers le trou de l'axe pivot du boîtier; posez-le alors de côté en laissant le contacteur et le faisceau de fils connectés.



BC205

- Retirez les vis de bride qui fixent le logement de frein au guidon; puis retirez le bloc frein du guidon.



DE058A

INSPECTION

■REMARQUE: Lorsqu'une pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, il est nécessaire de la remplacer.

- Inspectez le goupille qui fixe le levier de frein afin de repérer l'usure.
- Inspectez la manette de frein pour voir si le trou de pivotement est allongé.
- Inspectez le réservoir afin de repérer les fissures et les fuites.
- Inspectez le raccord de banjo afin de repérer les fissures et la détérioration et d'examiner l'état des raccords (filetés et à compression).
- Inspectez le contacteur des feux d'arrêt pour détecter la corrosion, les fendillements, des languettes de montage manquantes ou cassées, ou des câbles coupés ou effilochés.

■REMARQUE: Si l'interrupteur de feu d'arrêt est une pièce non réparable, voyez la section 5.

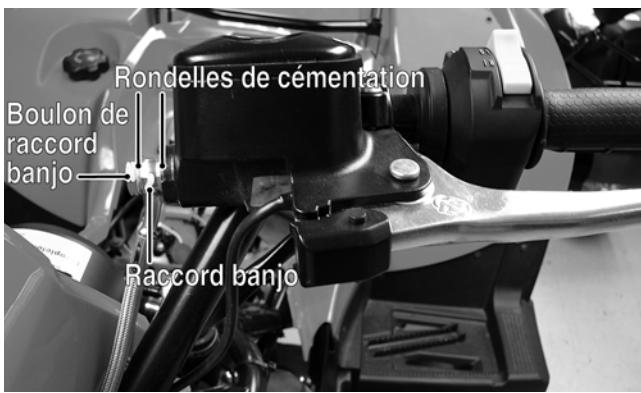
INSTALLATION

- Positionnez le logement de frein sur le guidon. Fixez-le à l'aide des vis de bride; puis serrez bien celles-ci.



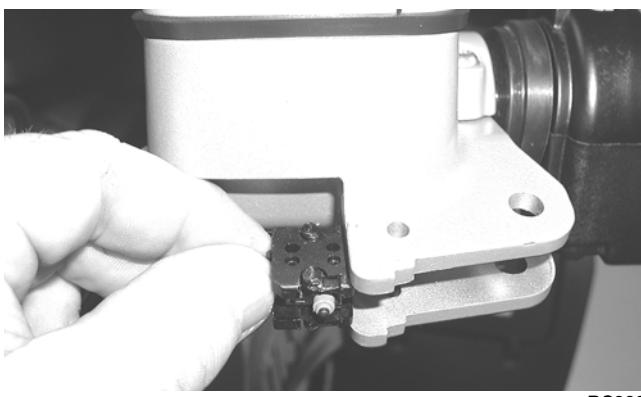
DE058A

- À l'aide des deux rondelles de cémentation nouveaux, connectez le raccord banjo au maître-cylindre; puis fixez avec le boulon de raccord banjo. Serrez à 20 lb-pi.



DE059A

- Enfoncez doucement le contacteur des feux d'arrêt dans le boîtier (de la gauche vers la droite) jusqu'à ce que les languettes de montage s'enclenchent dans les quatre trous de placement; installez ensuite la manette de frein, l'axe pivot et l'anneau de retenue.



BC206

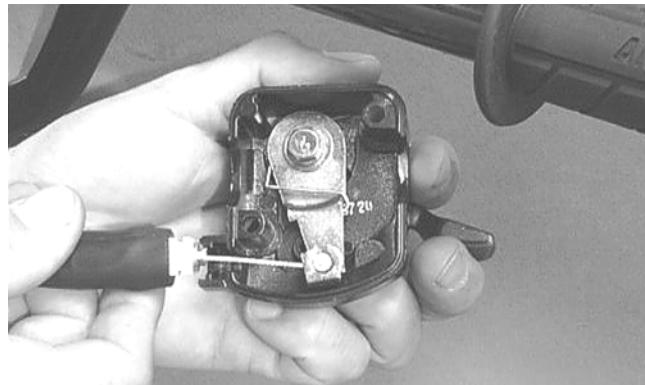
- Purgez le système de frein (consultez la section 2).

Accélérateur

RETRAIT

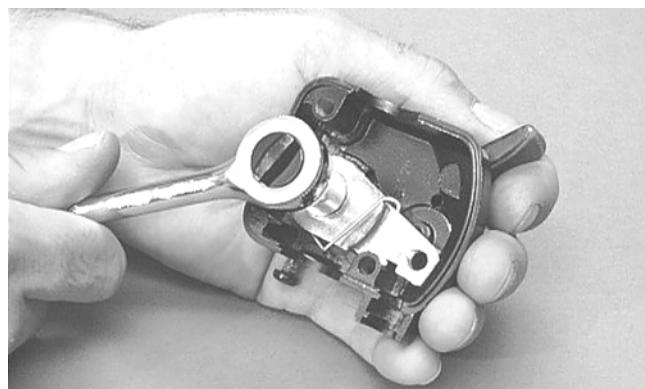
- Retirez les deux vis mécaniques qui fixent l'accélérateur au guidon.

- Faites glisser la bague isolante hors de la moitié inférieure de l'accélérateur, puis retirez le câble de l'actionneur.



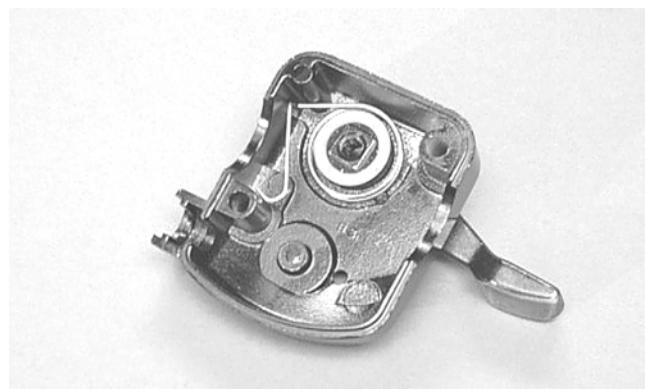
AF676D

- Retirez la vis à capuchon, la rondelle frein et la rondelle qui fixent l'actionneur au levier d'accélérateur.



AF677D

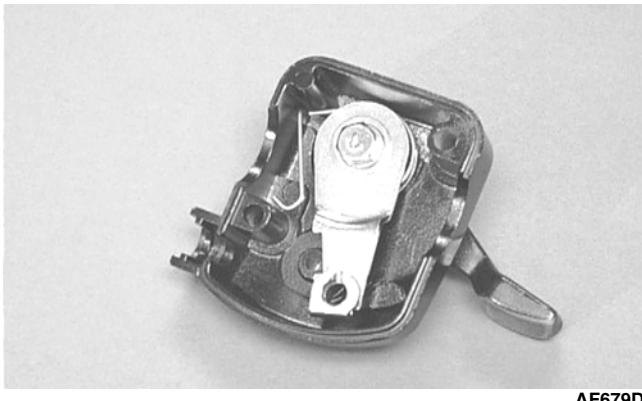
- Retirez l'actionneur et prenez note d'une bague. Notez la position du ressort de retour en prévision de l'installation.



AF678D

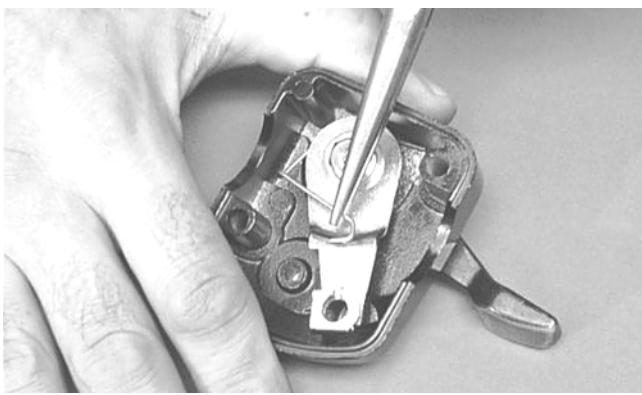
INSTALLATION

- Placez le ressort de rappel dans l'accélérateur, puis positionnez le coussinet et l'actionneur. Fixez le tout à l'aide d'une vis à capuchon, de la rondelle frein et de la rondelle.



AF679D

2. À l'aide d'une pince à bec fin, positionnez le ressort sur l'actionneur.



AF680D

3. Placez les deux moitiés de l'accélérateur sur le guidon et fixez-les à l'aide des deux vis mécaniques.

AJUSTEMENT

Pour régler le jeu libre de câble d'accélérateur, voyez la section 4.

Levier de marche

RETRAIT

1. Retirez le clip en E qui fixe la tige de transmission au levier de marche.

2. Retirez deux vis à capuchon, deux vis autotaraudeuses et trois attaches en nylon qui fixent le panneau anti-éclaboussures de gauche et retirez le panneau.
3. Retirez l'essieu et l'écrou qui fixent le levier de vitesse au bras supérieur de changement de vitesse, puis retirez le levier de vitesse. Prenez note de la présence d'un ressort et de deux joints torique.

INSTALLATION

1. Placez le ressort en position entre le bras supérieur de changement de vitesse et le levier de vitesse, puis, en vous assurant que les joints torique sont en place sur l'essieu, fixez le levier de vitesse au bras avec l'essieu et l'écrou existants.
2. Placez la tige de transmission en position sur le levier de marche et fixez-la avec le clip en E existant.
3. Vérifiez le réglage du levier de vitesse (consultez la section 2); puis serrez bien les contre-écrous.
4. Installez le panneau anti-éclaboussures de gauche.

Compteur de vitesse/ tachymètre/LCD

REEMPLACER

Respectez la procédure suivante pour remplacer le compteur de vitesse.

1. Enlevez les deux rivets fixant la nacelle des instruments; enlevez l'anneau de retenue du commutateur d'allumage.
2. Ôtez les deux écrous qui fixent les goujons de montage, puis retirez le compteur de vitesse et débranchez le connecteur multi-broches.
3. Montez ensuite le compteur de vitesse et fixez-le avec les deux écrous, puis branchez le connecteur multi-broches.
4. Installez ensuite le module d'instruments et fixez-le à l'aide des rivets.
5. Fixez le commutateur d'allumage avec l'anneau de retenue.