

300 UTILITY/DVX 300

2014

MANUEL D'ENTRETIEN

[MT]



AVANT-PROPOS

Ce manuel d'entretien Arctic Cat comprend de l'information sur la révision, l'entretien et le dépannage des 300 Utility/ DVX 300 VTT Arctic Cat 2014 et est conçus pour faciliter le travail du personnel d'entretien.

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 adresser une situation donnée. Ce manuel comporte également une section sur le dépannage.

Ce manuel d'entretien est conçu principalement pour être utilisé par un technicien avec un niveau de base CatMaster d'Arctic Cat. Les procédures décrites dans ce manuel sont d'une difficulté variable et certaines procédures d'entretien de ce manuel doivent être effectuées à l'aide d'un ou plusieurs outils spéciaux. Le technicien doit faire preuve de bon jugement pour déterminer les procédures qu'il peut exécuter en fonction de son niveau de compétence et son accès aux outils spéciaux appropriés.

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.

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

TABLE DES MATIÈRES

Information générale	2	Installation du moteur/de la transmission.....	71
Spécifications générales.....	2	Dépannage	74
Spécifications de couple de serrage.....	3		
Conversions de couple de serrage (lb-pi/N-m)	3		
Procédure de rodage.....	4		
Essence – huile – lubrifiant.....	4		
Pièces d'origine	5		
Préparation pour l'entreposage	5		
Préparation suivant l'entreposage	6		
Entretien/mise au point périodique.....	7		
Tableau d'entretien périodique	7		
Points de lubrification	8		
Filtre à air.....	8		
Jeu soupape/poussoir	9		
Testage du ralentiisseur	9		
Bougie	10		
Silencieux/pare-étincelles.....	10		
Huile/filtre de moteur	10		
Lubrifiant d'entraînement arrière (Utility)	11		
Lubrifiant de transmission.....	12		
Chaîne d'entraînement (DVX)	12		
Arbre de transmission/accouplement (Utility)	13		
Écrous/boulons/vis à capuchon	13		
Phares/feu arrière – feu d'arrêt.....	13		
Levier de marche.....	14		
Systèmes des freins hydrauliques	15		
Frein auxiliaire/hydraulique arrière	17		
Rodage des plaquettes de frein.....	19		
Vérification/remplacement de la courroie trapézoïdale	19		
Direction/châssis/commandes	21		
Carrosserie	21		
Colonne de direction/barres d'accouplement	23		
Mesurage/réglage du pincement et de l'ouverture	26		
Couvercle de colonne de direction/module d'instruments	26		
Levier de frein avant/maître-cylindre	26		
Pédale de frein auxiliaire/maître-cylindre	28		
Accélérateur	28		
Dépannage	30		
Moteur/transmission.....	31		
Retrait du moteur/de la transmission	31		
Composants supérieurs.....	37		
Retrait des composants supérieurs	37		
Révision des composants supérieurs	39		
Installation des composants supérieurs	44		
Composants du côté gauche	46		
Retrait des composants du côté gauche	46		
Révision des composants du côté gauche	47		
Installation des composants du côté gauche.....	53		
Composants du côté droit.....	55		
Retrait des composants du côté droit	55		
Révision des composants du côté droit.....	61		
Installation des composants du côté droit	68		
Composants centraux du carter moteur	68		
Séparation des moitiés du carter moteur	68		
Désassemblage d'une moitié du carter moteur	69		
Révision des composants centraux du carter moteur	69		
Assemblage d'une moitié du carter moteur	70		
Raccordement des moitiés du carter moteur	71		
		Installation du moteur/de la transmission.....	71
		Dépannage	74
Carburant/lubrification/refroidissement	77		
Carburateur	77		
Jeu du câble d'accélérateur	81		
Tr/min du moteur (au ralenti)	82		
Réservoir d'essence	82		
Robinet du réservoir d'essence	82		
Tuyaux d'essence/d'aération	83		
Schéma de circulation de l'huile	83		
Pompe à huile	83		
Système de refroidissement liquide	84		
Radiateur	84		
Tuyaux/thermostat	85		
Ventilateur	85		
Pompe à eau	85		
Dépannage	86		
Système électrique	87		
Limiteur de tr/min	87		
Testage des composants électriques	87		
Connexions électriques	87		
Commutateurs	87		
Batterie	87		
Contacteur de feu d'arrêt (auxiliaire)	88		
Contacteur de feu d'arrêt (commande au guidon)	89		
Contacteurs de température et de ventilateur de réfrigérant	89		
Moteur du ventilateur	89		
Porte-fusibles	90		
Fusibles	90		
Bobine d'allumage	91		
Voyants indicateurs (DVX)	91		
Ensemble de jauge de LCD	91		
Commutateur d'allumage	92		
Interrupteurs de commande au guidon	93		
Bobines de magnéto	93		
Moteur du démarreur	94		
Relais du démarreur	94		
Unité d'allumage électronique	95		
Régulateur/redresseur	95		
Relais de démarrage en prise	95		
Phares	96		
Feu arrière – feu d'arrêt	96		
Calage de l'allumage	97		
Dépannage	97		
Système d'entraînement	99		
Schémas d'ensemble d'entraînement arrière	99		
Essieu moteur arrière (DVX)	99		
Essieu moteur arrière (Utility)	102		
Dépannage du système d'entraînement	111		
Dépannage du système de freinage	112		
Suspension	113		
Schémas d'amortisseurs avant et arrière	113		
Amortisseurs avant	113		
Amortisseur arrière	114		
Bras oscillant	115		
Bras en «A» avant	118		
Roues et pneus	121		
Dépannage	122		

Information générale

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

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

Spécifications générales

CHÂSSIS	DVX	Utility
Poids à sec (approx.)	192,8 kg (425 lb)	216 kg (477 lb)
Longueur (globale)	171,9 cm (67,7 po)	187 cm (73,6 po)
Hauteur (globale)	113,5 cm (44,7 po)	111,8 cm (44,0 po)
Largeur (globale)	113,5 cm (44,7 po)	105,1 cm (41,40 po)
Taille des pneus (avant) (arrière)	AT21 x 7-10 AT20 x 11-9	AT22 x 7-10 AT22 x 10-10
Pression de gonflage des pneus (avant) (arrière)	0,28 kg/cm ² (4 psi) 0,25 kg/cm ² (3,5 psi)	
DIVERS		
Type de bougie d'allumage	NGK DPR7EA-9	
Écartement des électrodes	0,8 à 0,9 mm (0,032 à 0,036 po)	
Capacité du réservoir d'essence	12,8 L (3,4 gal. U.S.)	
Capacité de la réserve	4,54 L (1,2 gal. U.S.)	
Capacité d'huile à moteur	1,6 L (1,7 qt U.S.)	1,4 L (1,5 qt U.S.)
Capacité de lubrifiant de transmission (réviser) (changer)	400 ml (13,5 fl oz) 300 ml (10,1 fl oz)	600 ml (20,3 fl oz) 500 ml (16,9 fl oz)
Capacité d'entraînement arrière	S.O.	150 ml (5 fl oz)
Lubrifiant d'entraînement arrière	S.O.	Approuvé SAE 80W-90 hypoïde
Essence (recommandée)	Indice d'octane 87, ordinaire, sans plomb	
Huile à moteur (recommandée)	Tout temps ACX Arctic Cat (synthétique)	
Capacité du système de refroidissement	1,4 L (1,5 qt U.S.)	
Liquide de frein	DOT 4	
Feux arrière/feux d'arrêt	12 V/5 W/21 W	
Phare	12 V/35 W (2)	
SYSTÈME DE CARBURANT		
Type de carburateur	Keihin CVK32	
Gicleur principal	112	
Gicleur de démarreur	60	
Gicleur lent	38	
Réglage de la vis de pilote (nombre de tours)	1 3/4	
Gicleur à pointeau	4,0/3,6	
Pointeau de gicleur	NLRA	
Tr/min de ralenti	1250 à 1350	
Hauteur du levier de flotteur	17,0 mm (0,67 po)	
Jeu du câble d'accélérateur (au levier)	1 à 4 mm (1/16 à 3/16 po)	

Spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE	
Calage de l'allumage	5° avant PMH (repère «F» à 1000 tr/min)
Capuchon de bougie d'allumage	4500 à 6150 ohms
Résistance de la bobine d'allumage (primaire) (secondaire)	2,4 à 3,0 ohms 12 300 à 16 600 ohms
Tension de pointe (primaire/CDI) de bobine d'allumage	9,6 à 16,4 volts c.c.
Résistance de la bobine de magnéto (déclenchement) (charge)	105 à 110 ohms Moins de 1 ohm
Tension de pointe (déclenchement) de bobine de stator	1,1 à 1,4 volts c.c.
Rendement du bobine de magnéto (approx.)	220W @ 5000 tr/min
Rendement du bobine de stator (sans charge)	40 à 60 volts c.a. à 3500 tr/min
SOUPAPES ET GUIDES	
Jeu soupape/ poussoir (admission/échappement) (moteur froid)	0,1 mm
Jeu guide/tige de soupape (max.) (admission) (échappement)	0,06 mm 0,08 mm
Longueur libre de ressort de soupape (min.) (intérieure) (extérieure)	29,4 mm 39,0 mm
Tension de ressort de soupape à 18,0 mm (admission)	10,2 à 11,8 kg (22,5 à 26,0 lb)
Tension de ressort de soupape à 21,5 mm (échappement)	19,05 à 22,0 kg (42,0 à 48,5 lb)
ARBRE À CAMES ET CULASSE	
Hauteur de bossage de came (min.) (admission) (échappement)	34,15 mm 34,05 mm
Jeu de l'arbre/culbuteur (max.)	0,1 mm
Distorsion de culasse/couvercle (max.)	0,05 mm
CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS	
Jeu de jupe de piston/cylindre (max.)	0,12 mm
Alésage de cylindre)	72,705 à 72,715 mm
Diamètre de piston à 18 mm de l'extrémité de la jupe (max.)	72,625 mm
Alésage x course	72,7 x 65,2 mm
Aplomb du cylindre (max.)	0,05 mm
Jeu entre segment de piston (1 ^{er} /2 ^e) et gorge (max.)	0,09 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston - installé (haut) (milieu) (huile)	0,15 à 0,30 mm 0,30 à 0,45 mm 0,20 à 0,70 mm
Alésage d'axe de piston (max.)	17,06 mm
Diamètre extérieur d'axe de piston (min.)	16,96 mm
VILEBREQUIN	
Bielle (max.) (diamètre intérieur de la petite extrémité)	17,06 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)	0,05 à 0,40 mm
Bielle (déviation de la petite extrémité) (max.)	1 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids)	55,15-55,20 mm
Déviation de vilebrequin (max.)	0,1 mm
Pression de l'huile à 60°C (au-dessus) (140°F) à 3000 tr/min (au-dessous)	0,3 kg/cm ² (4,3 psi) 0,7 kg/cm ² (10 psi)
TRANSMISSION	
Vis de débrayage	1/8 de tour à contresens
Épaisseur (de fibre) de disque d'entraînement (min.)	2,4 mm
Languette (de fibre) de disque d'entraînement (min.)	11 mm
Disque d'embrayage (gauchissement)(max.)	0,1 mm
Longueur du ressort d'embrayage (min.)	27,5 mm
Diamètre intérieur de roue d'embrayage (max.)	Grippage naissant de la surface de contact
Largeur de garniture de masselotte d'embrayage	0,5 mm
Enclenchement de l'embrayage tr/min.	2000 ± 200
Verrouillage de l'embrayage tr/min.	3400 ± 300

Spécifications de couple de serrage

COMPOSANTS DE LA TRANSMISSION			
Pièce	Pièce boulonnée à	Couple Ib-pi N-m	
Boulon traversant de montage de moteur	Châssis	29	39
Vis à capuchon de support de montage de moteur	Châssis	16	22
Logement d'essieu arrière (Utility)	Tuyau de bras oscillant	40	54
Logement d'essieu arrière (DVX)	Tuyau de bras oscillant	29	39
Carter d'engrenage	Bras oscillant	50	68
Ecrou de pignon	Arbre	72	98
Couvercle de carter (8 mm) d'engrenage(10 mm)	Carter d'engrenage	19	26
		36	49
Ecrou de moyeu (avant)	Avant/tige	50	68
Ecrou de roue	Moyeu	40	54
Ecrou de moyeu (arrière)	Essieu	72	98
Ecrou d'essieu arrière* (Utility)	Essieu	72	98
Ecrou d'essieu arrière* (DVX)	Essieu	86	117
COMPOSANTS DE L'ÉCHAPPEMENT			
Tuyau d'échappement	Moteur	25	34
Boulon de montage de silencieux	Châssis	25	34
COMPOSANTS ÉLECTRIQUES			
Ecrou de câble conducteur de moteur de démarreur	Démarreur	36	5
		lb-po	
Boulon de montage du moteur de démarreur	Carter moteur	9	12
COMPOSANTS DE LA DIRECTION			
Vis à capuchon de collier de guidon	Colonne de direction	18	24
Vis à capuchon de bloc de support de colonne de direction	Châssis	17	23
Ecrou de colonne de direction	Colonne de direction	50	68
Ecrou de joint à rotule supérieur et inférieur	Genouillère de direction	22	30
Ecrou d'articulation de barre d'accouplement	Genouillère de direction	15	20
Ecrou de blocage de barre d'accouplement	Barre d'accouplement	15	20
COMPOSANTS DES FREINS			
Boulon d'éclisse de tuyau de frein	Maître-cylindre/étrier	25	34
Vis de purge de frein	Étrier	56	5
		lb-po	
Vis à capuchon de montage d'étrier de frein	Genouillère de direction/bras oscillant	25	34
Maître-cylindre (avant)	Guidon	13	18
Goupille de montage de plaquette de frein (avant/arrière)	Étrier du frein	13	18
Goupille coulissante d'étrier du frein (avant/arrière)	Étrier du frein	25	34
Ecrou de tuyau de frein avant	Conduite de frein/ bloc de connexion	25	34
Étrier du frein (arrière)	Logement de bras oscillant	25	34
COMPOSANTS DE LA SUSPENSION (avant)			
Ecrou de pivot de bras en «A»	Châssis	32	44
Ecrous de montage d'amortisseur avant* (supérieur/inférieur)	Châssis	29	39
COMPOSANTS DE LA SUSPENSION (arrière)			
Boulon de pivot gauche (Utility)	Bras oscillant	36	5
		lb-po	
Boulon de pivot droit (Utility)	Bras oscillant	82	112
Ecrou de blocage de pivot gauche (Utility)	Boulon de pivot gauche	82	112
Ecrou de pivot de bras oscillant (DVX)	Châssis	50	68
Ecrou de montage d'amortisseur arrière (supérieur/inférieur)	Châssis/bras oscillant	29	39
Vis à capuchon de logement d'essieu (Utility)	Carter d'engrenage de l'entraînement arrière	40	54
Vis à capuchon de logement d'essieu (DVX)	Bras oscillant	29	39

MOTEUR/TRANSMISSION			
Pièce	Pièce boulonnée à	Couple Ib-pi N-m	
Culasse	Cylindre	7	10
Écrou de cylindre	Carter moteur	7	10
Support d'arbre à came	Culasse	18	24
Engrenage d'entraînement biseau (Utility)	Arbre de transmission	72	98
Rotor de magnéto/volant moteur	Vilebrequin	47	64
Engrenage menée biseau (Utility)	Arbre mené	72	98
Plaque de pignon d'entraînement sortie (DVX)	Arbre de transmission	43	59
Vis à capuchon de carter moteur	Carter moteur	8	11
Capuchon de filtre/écran d'huile de moteur	Carter moteur	11	15
Butée de bras de changement de vitesse* (Utility)	Carter gauche	20	27
Butée de bras de changement de vitesse* (DVX)	Carter de transmission	35	48
Régleur de tendeur de chaîne d'arbre à cames	Tendeur de chaîne à cames	9	12
Montage de tendeur de chaîne d'arbre à cames	Culasse	9	12
Bouchon de support de ressort de tension de chaîne d'arbre à cames	Tendeur de chaîne à cames	36	4
Courroie de couvercle de tendeur de chaîne à cames	Tendeur	24	3
Clignet de démarreur	Vilebrequin	68	92
Logement d'embrayage du centrifuge	Arbre de transmission	40	54
Bouchon de calage	Carter droit	16	22
Écrou de retenue de poulie menée	Arbre mené (transmission)	43	59
Écrou de plaque d'embrayage*	Plateau mené fixé	43	59
Écrou de poulie d'embrayage	Vilebrequin	72	98
Bouchon de vidange de huile de moteur	Carter moteur	21	29
Bouchon de vidange de transmission	Transmission	21	29
Couvercle de carter transmission	Transmission	20	27

* avec Loctite rouge n° 271

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

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'engrenement) 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.

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 sont incorporés à l'essence. Les essences oxygénées contenant jusqu'à 10% d'éthanol ou 5% de méthane 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

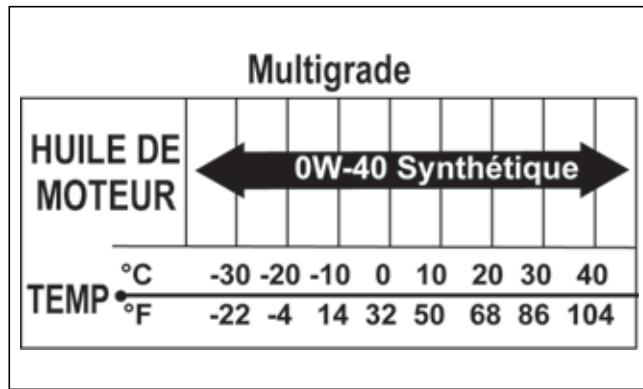
N'utilisez pas de l'essence marine. Seuls les additifs d'essence approuvés par Arctic Cat sont acceptables.

HUILE RECOMMANDÉE POUR LE MOTEUR

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. 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 0W-40 est acceptable.



OILCHARTJ

LUBRIFIANT RECOMMANDÉ POUR L'ENTRAÎNEMENT ARRIÈRE (Utility)

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 de l'entraînement arrière de VTT Arctic Cat.

ATTENTION

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

LUBRIFIANT RECOMMANDÉ POUR LE TRANSMISSION

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 de l'entraînement arrière de VTT Arctic Cat.

ATTENTION

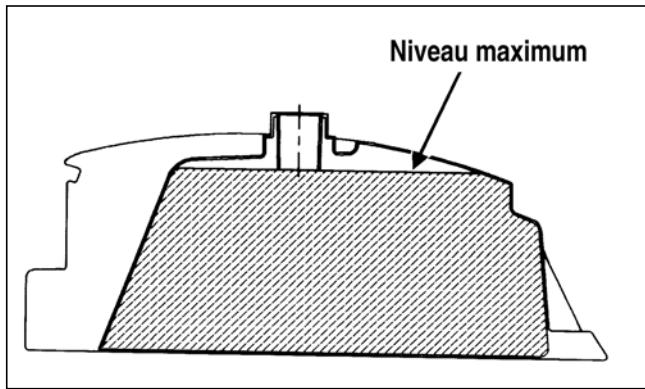
Tout lubrifiant utilisé à la place des lubrifiants recommandés peut causer de sérieux dommages au différentiel avant/à l'entraînement arrière.

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.

Resserrez 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. Démarrer le moteur et attendez qu'il tourne au ralenti; puis injectez lentement 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

L'induction rapide d'huile ou de tout liquide dans un moteur à quatre temps peut causer un «verrouillage hydraulique» pouvant gravement endommager le moteur.

ATTENTION

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

4. 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 à la ligne FULL dans le réservoir de système de refroidissement 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.

ATTENTION

Cette batterie sans entretien devrait être chargée à la vitesse recommandé chaque 30 jours ou des dommages permanents pourrait se produire si la batterie se décharge complètement.

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.
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 d'arrêt (OFF) pour installer la batterie, sinon le système d'allumage pourra être endommagé.

ATTENTION

Connecter 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 bougie. Nettoyez ou remplacez au besoin.

Entretien/mise au point périodique

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 actuel pour la description d'outil approprié.

Tableau d'entretien périodique

Description	n/p
Régleur de pousoir	0444-189
Trousse de testeur de compression	0444-213

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

A = Régler L = Lubrifier
 C = Nettoyer R = Remplacer
 D = Vidanger S = Serrer
 I = Inspecter

Élément	Révision initiale après rodage (après le premier mois ou les premiers 160 km [100 mi])	Chaque jour	Chaque mois ou à tous les 160 km (100 mi)	Chaque 3 mois ou à tous les 480 km (300 mi)	Chaque 6 mois ou à tous les 800 km (500 mi)	Chaque année ou à tous les 2400 km (1500 mi)	Au besoin
Batterie	I		I				C
Filtre à air/tube de vidange	I	I	C*				R
Jeu soupape/pousoir	I				I		A
Bougie	I			I			R (6400 km [4000 mi] ou 18 mois)
Silencieux/pare-étincelles					C		R
Tuyaux d'essence/d'aération	I	I					R (2 ans)
Robinet du réservoir d'essence						I	C
Câble d'accélérateur	I	I			C-L		A-R
Cuve à flotteur de carburateur				D*			
Tr/min du moteur (au ralenti)	I				I		A
Niveau d'huile de moteur		I					A
Huile/écran de moteur*	C				C**		C
Chain d'entraînement (DVX)	I	I					C-L
Lubrifiant d'entraînement arrière (Utility)	I			I		R	A
Lubrifiant de transmission	I			I		R	A
Pneus/pression d'air	I	I					A-R
Composants de la direction	I	I		I			R
Courroie trapézoïdale	I					I	R
Suspension (bottes de joint à rotule, barres d'accouplement, soufflets de différentiel et d'entraînement arrière)	I	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 arrière					I		A-L
Câble du volet de départ		I			C-L		R
Lanceur à rappel (Utility)		I					C-R
Poignées du guidon		I					R
Guidon	I	I					R
Jauges/témoin	I	I					R
Châssis/soudures/porte-bagages	I		I		I		
Connexions électriques					I		C
Système de freins complet (hydrauliques et auxiliaires)	I	I		C			L-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 réfrigération	I		I				R (2 ans)

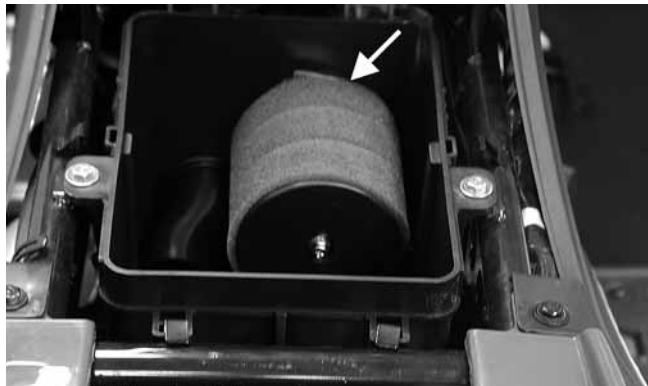
* Révision/inspection plus fréquemment pour l'utilisation dans des conditions adverses.

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

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 des câbles
- B. Pivot du levier de frein
- C. Pivot du frein auxiliaire/chape
- D. Extrémité supérieure du câble de volet de départ
- E. Levier de marche/joints à rotule
- F. Vis de réglage de la vitesse de ralenti



KM097B

4. Remplissez un bac à nettoyage de taille plus large que le filtre d'un solvant de nettoyage non inflammable; nettoyez ensuite le filtre dans le solvant.

■REMARQUE: Le Nettoyeur de filtre mousse et l'Huile de filtre mousse sont disponibles chez Arctic Cat.

5. Séchez le filtre.
6. Placez le filtre dans un sac de plastique; ensuite, versez-y de l'huile pour filtre à air et laissez le filtre s'imbiber. Remontez le filtre sur l'écran.

ATTENTION

Un filtre à air déchiré peut causer des dommages au moteur du VTT. Si le filtre est déchiré, des saletés et de la poussière peuvent entrer dans le moteur. Examinez attentivement le filtre pour détecter les déchirures avant et après le nettoyage. S'il y a des déchirures, remplacez-le par un nouveau filtre.

7. Nettoyez toute saleté ou tout débris trouvé à l'intérieur du filtre à air. Assurez-vous qu'aucune saleté ne pénètre dans le carburateur.
8. Placez le filtre dans le logement de filtre à air en vous assurant qu'il est installé correct et fixez avec le collier.
9. Installez le couvercle du logement du filtre à air et fixez-le à l'aide des attaches de retenue. Installez ensuite le siège en vous assurant qu'il soit bien en position.

VÉRIFICATION/VIDANGE DU TUYAU DE VIDANGE

Vérifiez périodiquement le tuyau de vidange pour détecter des accumulations d'essence ou d'huile. S'il y a des accumulations, retirez le bouchon du tuyau de vidange situé en dessous du logement, vidangez l'essence ou l'huile dans un contenant approprié, et installez et fixez le bouchon du tuyau.

Filtre à air

Respectez la procédure suivante pour retirer le filtre et inspectez et/ou nettoyez le filtre.

NETTOYAGE ET INSPECTION DU FILTRE

ATTENTION

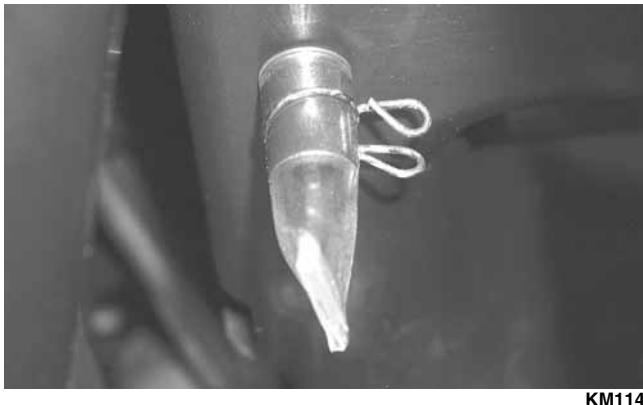
Une inspection fréquente du filtre à air est requise si le VTT est utilisé dans la poussière, l'humidité ou la boue, sous peine d'endommager le moteur du VTT.

1. Retirez le siège.
2. Retirez le couvercle du logement du filtre à air du les attaches de retenue.



KM095A

3. Desserrez le collier; puis retirez le filtre.



KM114

Jeu soupape/poussoir

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

■REMARQUE: Le siège, les panneaux latéraux et le réservoir d'essence doivent être retirés pour suivre cette procédure.

1. Retirez le bouchon de visite de calage; ensuite, retirez le couvercle de culasse (voyez la partie Retrait des composants supérieurs de Moteur/transmission).
2. Tournez le vilebrequin jusqu'à la repère «T» sur le volant moteur aligne avec le repère de index sur le couvercle de carter moteur côté droit.

■REMARQUE: À ce stade, le trou rond dans l'engrave de l'arbre de cames devrait être vers le haut.

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

■REMARQUE: Voyez les spécifications de Moteur/transmission pour connaître le jeu soupape/poussoir approprié.

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

7. 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.

8. Positionnez le couvercle de culasse, puis serrez-le bien.



KM703

9. Installez le bouchon de visite de calage.

Testage du ralentiisseur

Respectez la procédure suivante pour tester le ralentiisseur.

1. Retirez le câble à haute tension de la bougie.
2. À l'aide d'air comprimé, soufflez les débris autour de la bougie.

⚠ AVERTISSEMENT

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

3. Retirez la bougie; ensuite, attachez le câble à haute tension à la bougie et mettez la bougie à la masse sur la culasse du cylindre, bien à l'écart du puits de la bougie.
4. Fixez la jauge de Trouss de testeur de compression.

■REMARQUE: Le moteur doit être réchauffé et la batterie complètement chargée pour exécuter ce test.

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).

■REMARQUE: La compression doit être dans une plage de 210 à 230 psi à la position d'accélération pleins gaz.

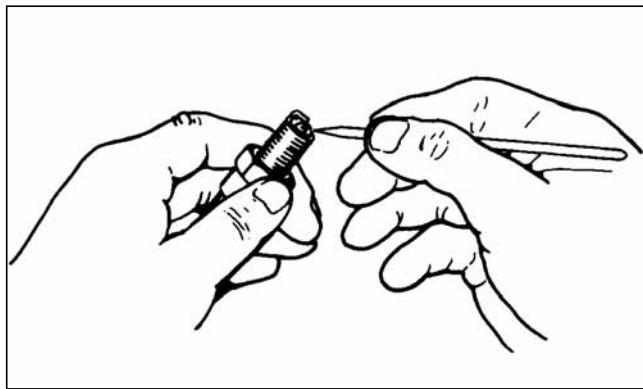
6. Si la compression est anormalement basse, exécutez les vérifications suivantes.
 - A. Le démarreur fonctionne.
 - B. Le fonctionnement du compresiomètre.
 - C. Le levier d'accélérateur est en position pleins gaz.
 - D. Le jeu soupape/poussoir est correct.
 - E. La soupape n'est gauchie ou décolorée.
 - F. Le siège de la soupape n'est décoloré.

■REMARQUE: Pour la révision des soupapes, voyez Moteur/transmission.

7. Versez 29,5 mL (1 fl 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 (voyez Moteur/transmission).

Bougie

Un isolateur brun pâle indique que la 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 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.

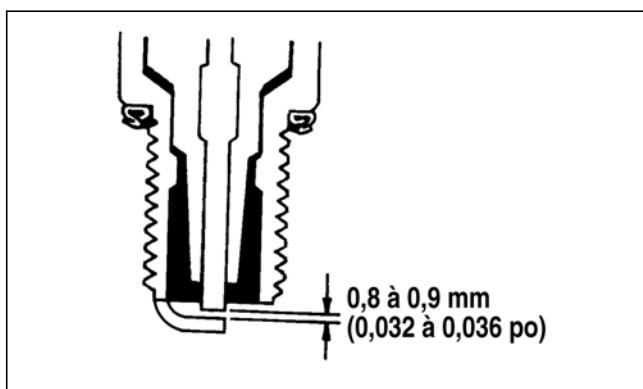


ATV-0051

ATTENTION

Avant de retirer la 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 0,8 à 0,9 mm (0,032 à 0,036 po). Servez-vous d'une jauge d'épaisseur pour vérifier le jeu.



ATV0052D

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

Le silencieux est muni d'un pare-étincelles qui doit être nettoyé périodiquement. Nettoyez le pare-étincelles en respectant la procédure suivante aux intervalles indiqués dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT

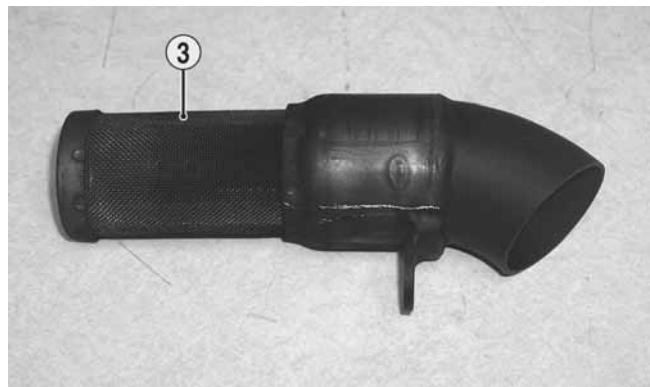
Attendez que le silencieux refroidisse afin d'éviter les brûlures.

1. Retirez la vis à capuchon (1) qui fixe le pare-étincelles (2) à l'ensemble de le silencieux; puis retirez le pare-étincelles avec soin.



KM139A

2. Nettoyez l'écran (3) avec un brosse de fils en vous assurant que l'écran n'est déchiré ou endommagé.



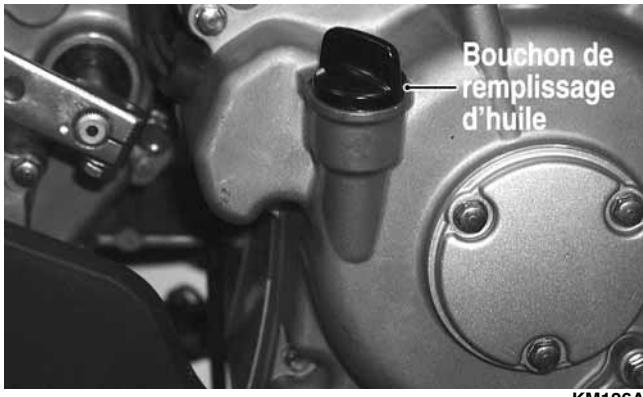
KM140B

3. Installer le pare-étincelles et fixez avec les vis à capuchon. Bien serrer.

Huile/filtre de moteur

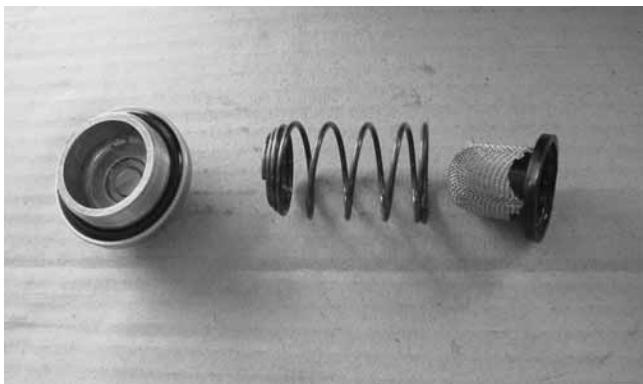
Changez l'huile du moteur et nettoyez l'écran/filtre aux intervalles spécifiés. Le moteur doit toujours être tiède lors du changement d'huile afin de faciliter la vidange complète de l'huile.

1. Garez le VTT sur une surface horizontale.
2. Desserrez le bouchon de remplissage d'huile.



KM126A

- Retirez le capuchon d'écran/filtre du bas de moteur et vidangez l'huile dans un récipient de vidange. Prenez note d'un ressort, un joint torique et d'un écran/filtre.



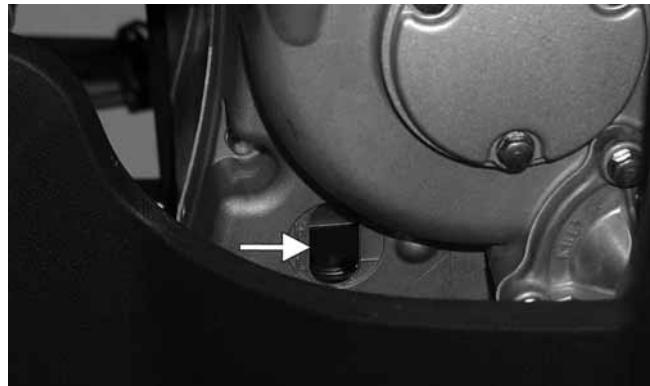
DSC02248

- Nettoyez l'écran/filtre à l'aide d'un solvant nettoyer de pièces; puis inspectez le joint torique et remplacez si endommagé.
- Installez l'écran/filtre, le ressort et le capuchon d'écran/filtre dans le bas de moteur et serrez à 11 lb-pi.
- Retirez le bouchon de remplissage d'huile et versez 1,6 L (1,7 quarts U.S.) de l'huile recommandée dans l'orifice de remplissage, puis installez le bouchon de remplissage d'huile.

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.

- Le VTT situé à l'extérieur sur une surface horizontale, démarrez le moteur et laissez-le tourner au ralenti pendant quelques minutes.
- Coupez le moteur et attendez environ une minute. Vérifiez le niveau d'huile encore une fois à l'aide du hublot d'inspection de l'huile de moteur. Le niveau d'huile devrait être visible par ce hublot. Si l'huile n'est pas visible, ajoutez de l'huile recommandée jusqu'à ce que le niveau d'huile soit visible entre les repères du hublot.



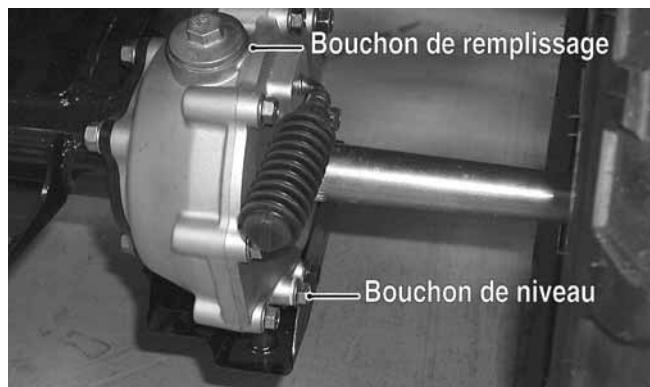
KM127A

- Inspectez la zone autour du capuchon de filtre/écran pour détecter les fuites.

Lubrifiant d'entraînement arrière (Utility)

Vérifiez et changez le lubrifiant en respectant le Tableau d'entretien périodique. Lors du changement de lubrifiant, utilisez le lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90. Respectez la procédure suivante pour vérifier le lubrifiant.

- Retirez le bouchon de niveau d'entraînement arrière; le niveau de lubrifiant doit être à le filetage du bouchon.



KM131A

- S'il est bas, ajoutez au besoin de l'huile pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90.

Respectez la procédure suivante pour changer le lubrifiant.

- Placez le VTT sur une surface horizontale.
- Desserrez le bouchon de remplissage.
- Retirez les vis à capuchon qui fixent le protecteur d'engrenage de l'entraînement arrière; puis retirez le protecteur.
- Vidangez le lubrifiant dans un bac de récupération en retirant le bouchon de vidange du bas de l'entraînement arrière.

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

- Après avoir vidangé toute le lubrifiant, installez le bouchon de vidange et serrez bien. Installez le protecteur d'engrenage de l'entraînement arrière et serrez les vis à capuchon bien.
- Versez la quantité appropriée de lubrifiant recommandé dans l'orifice de remplissage. Retirez le bouchon de niveau et vérifiez pour niveau approprié.
- Installez le bouchon de remplissage.

ATTENTION

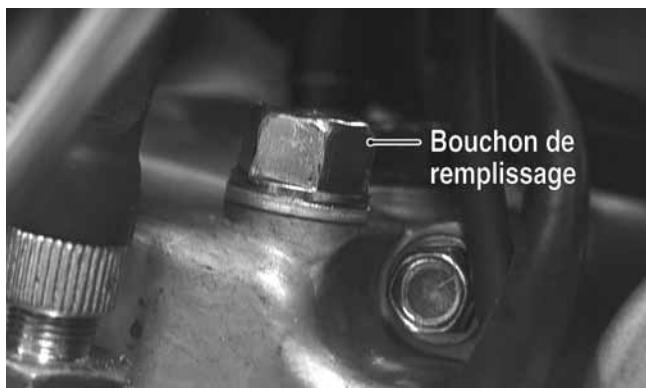
De l'eau dans l'extrême extérieure de l'essieu ne peut entrer dans l'entraînement arrière à moins que les joints soient endommagés.

Lubrifiant de transmission

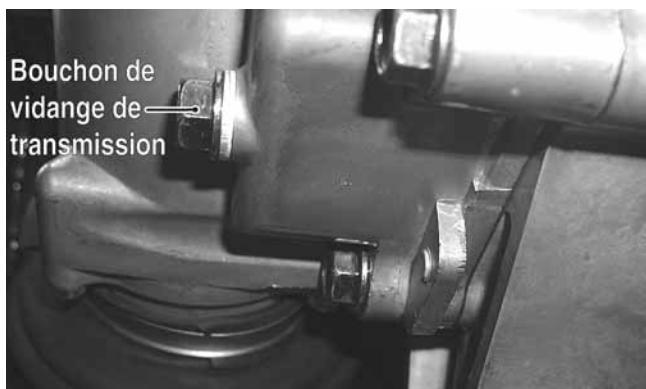
Changez le lubrifiant en respectant le Tableau d'entretien périodique. Lors du changement de lubrifiant, utilisez le lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90.

Respectez la procédure suivante pour changer le lubrifiant.

- Placez le VTT sur une surface horizontale.
- Desserrez le bouchon de remplissage; puis retirez le bouchon de vidange de transmission et vidangez le lubrifiant de transmission.



KM104A



KM106A

- Installez le bouchon de vidange et serrez bien.

- Retirez le bouchon de remplissage et versez la quantité appropriée de lubrifiant recommandé dans l'orifice de remplissage.
- Installez le bouchon de remplissage et serrez bien.
- Inspectez la zone autour du bouchon de vidange pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite.

Chaîne d'entraînement (DVX)

Le condition et le règlement de chaîne d'entraînement devraient être inspectés chaque jour en avant de opérer le VTT. Toujours respectez l'instructions générales pour inspection et entretien de la chaîne d'entraînement.

AVERTISSEMENT

Faillir à inspecter et entretenir la chaîne de transmission peut être dangereux. D'opérer le VTT avec la chaîne de transmission en mauvaise condition ou incorrectement réglée peut causer un accident résultant en de blessures possibles.

INSPECTION

Inspectez la chaîne d'entraînement pour toutes conditions suivante.

- Goupilles desserrées.
- Rouleaux desserrés ou fissurées.
- Maillons secs ou rouillés.
- Maillons tordus ou grippés.
- Usure excessive.

Si toute condition est présent, la chaîne d'entraînement doit être remplacée.

REMARQUE: Si la chaîne d'entraînement est usée ou endommagée, les pignons peuvent être usés ou endommagés. Inspectez les pignons pour dents que sont usées, brisées ou endommagées. Toujours inspectez les pignons quand une chaîne d'entraînement nouveau est installée.

NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Le chaîne d'entraînement devrait être nettoyée et lubrifiée fréquemment pour prolonger et la durabilité du la chaîne pignon de chaîne. Pour lubrifier et nettoyer la chaîne, respectez la procédure suivante.

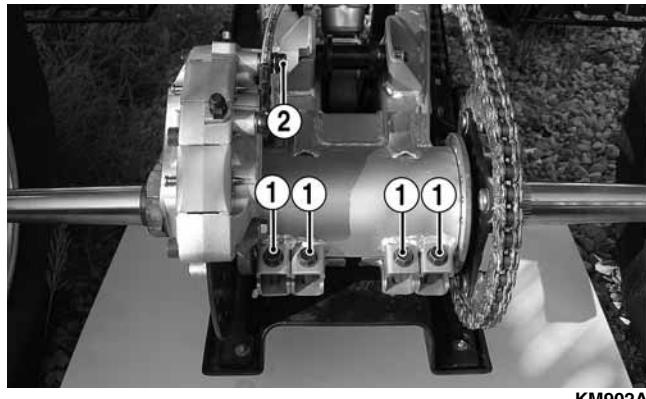
REMARQUE: Ce VTT est muni avec un joint torique de chaîne à rouleaux. Chaque maillon incorpore de petits joints toriques pour rendre étanche de l'eau et de la saleté. Un soin particulier doit être pris pour choisir des solutions et des lubrifiants qui sont convenables pour les chaînes de type joint torique.

- Utilisant une solution nettoyant convenable non inflammable, lavez à fond la chaîne et les pignons de chaîne.
- Permettez la chaîne pour sécher; puis appliquez un lubrifiant sec, à base de graphite au chaîne.

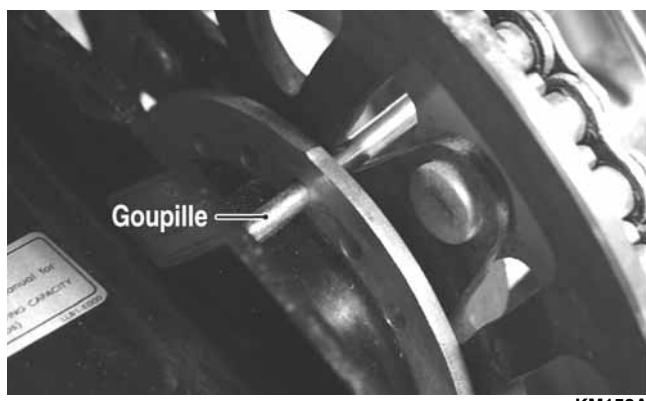
■REMARQUE: La chaîne d'entraînement doit être lubrifiée avec un lubrifiant de chaîne sèche à base de graphite. En utilisant un tel lubrifiant, les dépôts de saleté sur la chaîne d'entraînement seront réduits au minimum.

RÉGLAGE DE TENSION

- Desserrez les quatre vis à capuchon (1) à l'arrière du boîtier d'essieu, puis desserrez la vis à capuchon (2) sur l'avant de l'étrier de frein.



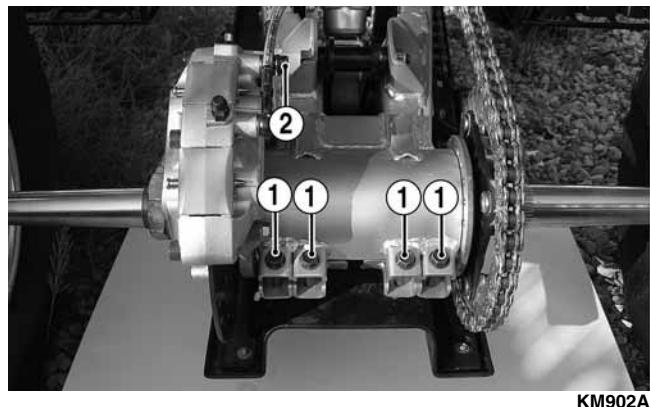
- Installez une goupille appropriée à travers de le moyeu d'essieu et le pignon arrière.



- Avec une personne assise sur le VTT, vérifiez le tension de chaîne au point milieu du chaîne.

■REMARQUE: Une chaîne desserrée devrait être dans la gamme de 30 à 40 mm (1,2 à 1,6 po).

- Poussez le VTT vers l'avant pour serrer la chaîne; poussez le VTT vers l'arrière pour desserrer la chaîne.
- Serrez les quatre vis à capuchon (1) à 29 lb-pi; puis serrez la vis à capuchon (2) à 29 lb-pi.



Arbre de transmission/accouplement (Utility)

Les composants suivants du système de transmission doivent subir une inspection périodique afin d'assurer le bon fonctionnement du véhicule.

- Mouvement latéral de cannelure.
- Manchons fendus, endommagés ou usés.

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 Information générale).

Phares/feu arrière - feu d'arrêt

Les phares et les feux du VTT doivent être vérifiés à chaque utilisation du véhicule. Faites tourner la commande de démarrage à la position LIGHTS; les phares et le feu arrière devraient fonctionner. Testez le feu d'arrêt en enfonçant le levier de frein. Le feu d'arrêt devrait fonctionner. Le feu d'arrêt devrait s'allumer.

■REMARQUE: La portion ampoule du phare est fragile. MANIPULEZ AVEC SOIN. Lorsque vous remplacez l'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 l'ampoule lorsqu'elle est chaude. Des brûlures graves peuvent en résulter.

Respectez la procédure suivante pour remplacer l'ampoule du phare.

1. Retirez la botte du l'arrière de logement de phare; puis retirez le raccord trois fils du l'ampoule.
2. Prenant soin de ne pas plier ou de déformer l'attache à ressort, relâchez les deux extrémités de l'attache à ressort du logement de phare; puis retirez l'ampoule du logement de phare.



KM192A

3. Installez la nouvelle ampoule dans le logement de phare; puis fixez avec le collier à ressort.
4. Branchez le raccord trois fils au l'ampoule; puis installez la botte.

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

1. Retirez les deux vis et l'encadrement de lentille.
2. Poussez l'ampoule vers l'intérieur et tournez-la dans le sens antihoraire.
3. Installez la nouvelle ampoule en la tournant dans le sens horaire tout en la poussant vers l'intérieur.
4. Installez l'encadrement de lentille.

ATTENTION

Serrez les vis de l'encadrement de lentille seulement jusqu'à ce que le tout soit bien assujetti.

Levier de marche



KM363A



KM124B

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE

Arrêtez complètement le VTT et mettez la transmission en marche arrière (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 corrodée, ou qu'il soit nécessaire d'ajuster le levier. Pour régler, passer à Réglage du levier de vitesse.

RÉGLAGE DU LEVIER DE VITESSE

1. Placez le levier de marche en position N (point mort); puis mettez le commutateur d'arrêt d'urgence à la position STOP et tournez le commutateur d'allumage à la position RUN. Le voyant indicateur de point mort devrait illuminer.

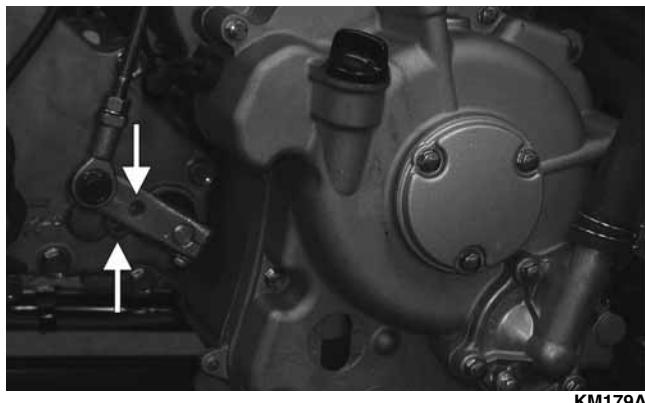
REMARQUE: Si le voyant indicateur de point mort n'illumine, réglage de la tringlerie de marche sera besoin. Pour régler, procédez à l'étape 2.

2. Desserrez les contre-écrou sur chaque extrémité de la tige de marche et tournez la tige de marche jusqu'à le voyant indicateur de point mort illumine. Serrez les contre-écrous bien.



KM313

■REMARQUE: Sur le DVX, le position point mort dans le transmission est indexé en passant un tournevis cruciformes à traversant le bras de marche de transmission et dans le trou de index dans le carter de transmission.



KM179A

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. Il doit être visible dans le verre indicateur. Si applicable, ajoutez du liquide à frein DOT 4.



KM113



KM137

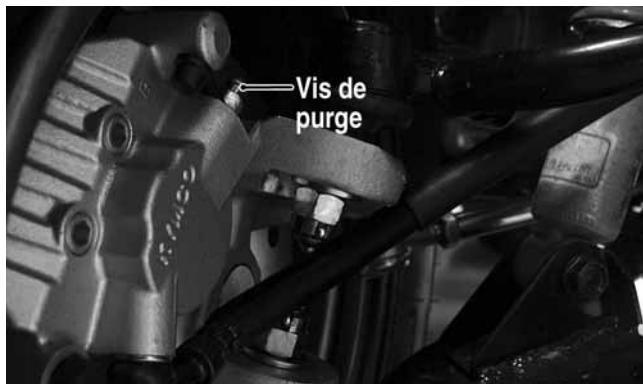
2. Actionnez le levier/pédale de frein plusieurs fois afin de vérifier la fermeté du levier. Si le levier n'est pas ferme, le système de freins doit être purgé.

3. Respectez la procédure suivante pour purger le système de freins.

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 la vis de purge ARRIÈRE et placez l'autre extrémité dans un conteneur. 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.



KM116A

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

D. À ce stade, exécutez les étapes B et C sur la vis de purge AVANT DROIT; passez ensuite à la vis de purge AVANT GAUCHE et respectez la même procédure.

4. 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 à haute température 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.

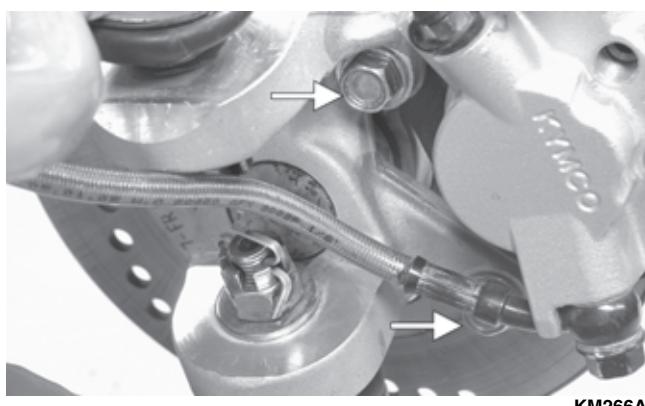
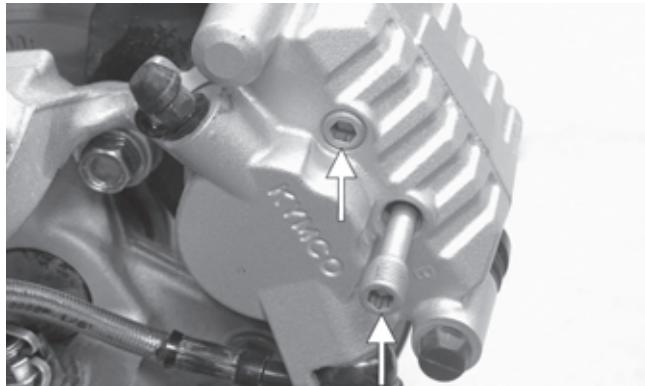
VÉRIFICATION/REEMPLACEMENT DES PLAQUETTES AVANT

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 plaquette de freins comme suit.

1. Retirez une roue avant.
2. Mesurez l'épaisseur de chaque plaquette 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), la plaquette doit être remplacée.

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

4. Respectez la procédure suivante pour remplacer les plaquettes de frein.
 - A. Avec la roue retirée, retirez les goupilles d'alignement de plaquette de frein du l'étrier; puis retirez les vis à capuchon de montage.



- B. Retirez l'étrier du disque; puis comprimez le support de l'étrier et retirez les plaquettes de frein.

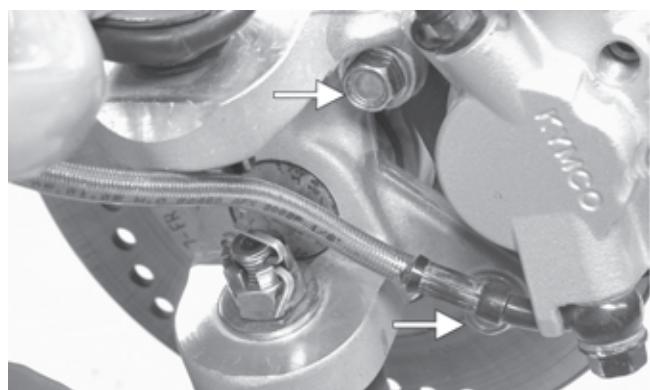


KM267

- C. Installez des nouvelles plaquettes de frein; ensuite, installez les deux goupilles d'alignement de plaquette de frein.



- D. Étalez les plaquettes de frein et placez l'étrier sur la disque. Fixez avec le vis à capuchon de montage. Serrez les vis à capuchon à 25 lb-pi; puis serrez les goupilles d'alignement à 13 lb-pi.



5. Installez la roue. Serrez en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb-pi.
6. Assurez le rodage des plaquettes de frein (voyez Rodage des plaquettes de frein dans cette section).

Frein auxiliaire/hydraulique arrière

VÉRIFICATION

1. Avec le moteur arrêté, la transmission au point mort et le levier de marche arrière en position avant, actionnez la pédale de frein et tentez de déplacer le VTT.
2. Si les roues arrière sont verrouillées, il est bien fonctionné.
3. Si les roues arrière ne sont pas verrouillées, il doit être réparé ou purgé.

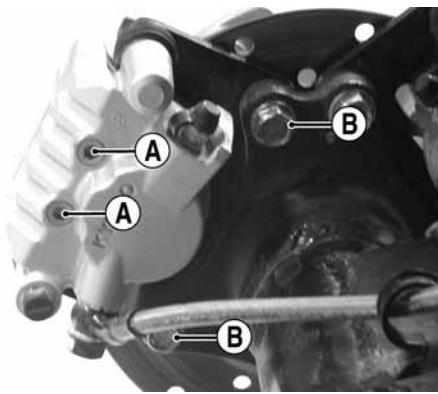
PURGE

Pour purger le frein auxiliaire, voyez Systèmes des freins hydrauliques - VÉRIFICATION/PURGE dans cette section.

MESURE/REEMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE (Utility)

Retrait

1. Supportez le VTT sur un support approprié.
2. Retirez la roue arrière gauche.
3. Retirez les deux goupilles d'alignement de plaquette de frein (A); puis retirez les vis à capuchon de montage (B).



4. Retirez l'étrier du frein; puis comprenez le support d'étrier et retirez les plaquettes de frein.



KM267

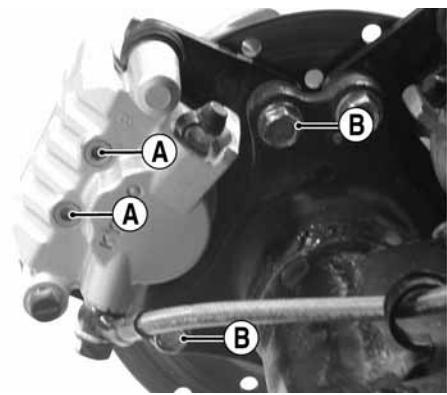
Inspection et mesure

1. Inspectez les plaquettes pour détecter les gouges, les ébréchures ou les marques d'usure.
2. Inspectez le disque pour détecter les gouges, rainures, félures et signes de gauchissement.
3. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez l'épaisseur de chaque plaquette de frein.
4. Si l'épaisseur de l'un ou de l'autre des plaquettes est de moins de 1,0 mm (0,039 po), la plaquette de frein doit être remplacée.

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

Installation

1. Installez des nouvelles plaquettes de frein; puis installez les deux goupilles d'alignement de plaquette de frein.
2. Étalez les plaquettes de frein et placez l'étrier de frein sur la disque; puis fixez avec les vis à capuchon de montage (B). Serrez les vis à capuchon à 25 lb·pi; puis serrez les goupilles d'alignement (A) à 13 lb·pi.



KM273A

3. Installez la roue. Serrez en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb·pi.
4. Retirez le VTT de son support.

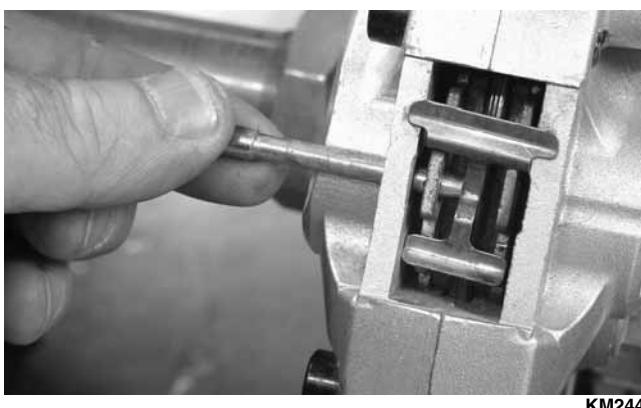
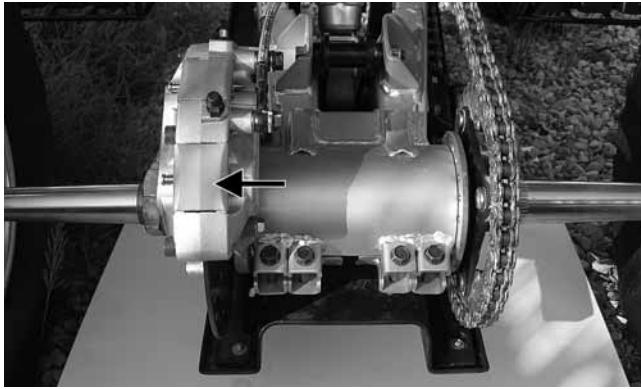
■REMARQUE: Lors de l'installation de nouvelles plaquettes, celles-ci doivent être rodées (voyez Rodage des plaquettes de frein dans cette section).

MESURE/REEMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE/AUXILIAIRE (DVX)

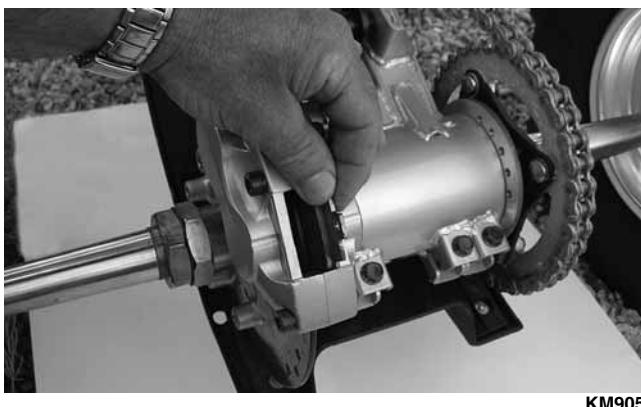
Retrait

■REMARQUE: L'étrier de frein sur le DVX contient deux groupes de plaquettes de frein. Les plaquettes avant sont contrôlé par le levier de frein principal et les plaquettes arrière sont contrôlé par la pédale de frein auxiliaire.

1. Retirez le couvercle de poussière de plaquette de frein; puis retirez la goupille de retenue et tirez le goupille de retenue de plaquette de frein du l'étrier.



2. Retirez la plaque de ressort de frein; puis retirez les plaquettes de frein.



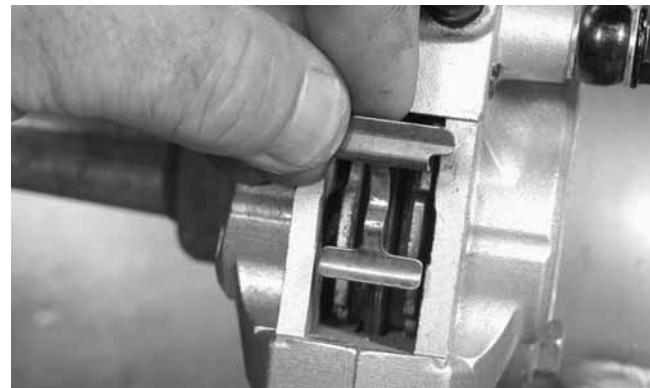
2. Inspectez le disque pour détecter les gouges, rai- nures, fêlures et signes de gauchissement.
3. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez l'épaisseur de chaque plaquette de frein.
4. Si l'épaisseur de l'une ou de l'autre des plaquettes est de moins de 1,0 mm (0,039 po), les plaquettes de frein doivent être remplacées.

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

5. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez le largeur de la disque. Si tout portion de la disque est moins de 3,00 mm (0,12 po), la disque doivent être remplacées (voyez Système d'entraînement).

Installation

1. Installez les plaquettes de frein dans l'étrier; puis insérez la plaque de ressort de frein.



2. Installez la goupille de retenue de plaquette de frein et fixez avec la goupille de retenue; puis installez le couvercle de poussières.



3. Rodez les plaquettes des frein.

Inspection et mesurage

1. Inspectez les plaquettes pour détecter les gouges, les ébréchures ou les marques d'usure.

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 cinq fois pour chaque système de freins jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient rodées.
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

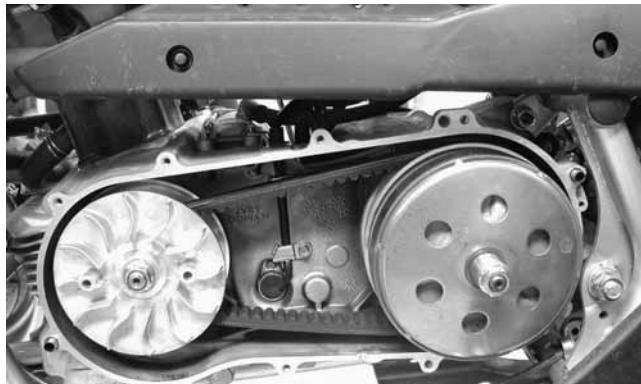
1. Sur le Utility, retirez le marchepied gauche; puis retirez the l'ensemble de lanceur à rappel. Sur le DVX, procédez à l'étape 2.



KM279

2. Retirez les conduits de refroidissement de logement de la courroie trapézoïdale avant et arrière.

3. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de 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 en caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle pour desserrer le couvercle. Retirez le couvercle. Prenez note des deux goupilles d'alignement et un joint.



KM253

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



KM276

5. Retirez l'écrou qui fixe la poulie menée; puis retirez la bague cannelée, l'embrayage du centrifuge, la poulie et la courroie trapézoïdale.

INSTALLATION

1. À l'aide d'un maillet en caoutchouc, installez la courroie trapézoïdale entre les poulies pour distancer les rouets de la poulie menée; puis glissez la poulie menée et la courroie trapézoïdale en position.

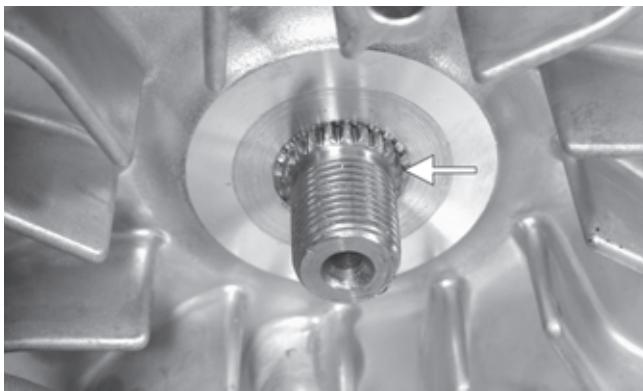


KM262

2. Installez le logement d'embrayage du centrifuge sur l'arbre menée; puis installez la bague cannelée et fixez avec l'écrou de retenue de poulie menée. Serrez à 40 lb-pi.



3. Installez la face d' entraînement mobile sur le vilebrequin en vous assurant pour abaisser les rouets vers l'extérieur contre la bague centre. Les cannelures de vilebrequin devraient être visible et la rondelle à épaulement devrait être en repose sur les cannelures.



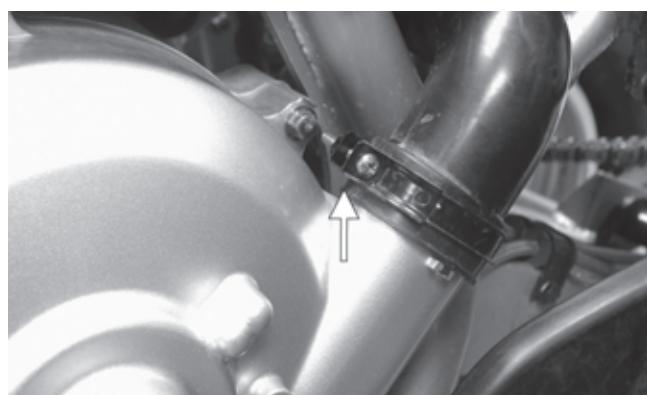
ATTENTION

Si les cannelures sont ressorties comme il est illustré, la courroie trapézoïdale peut être trop renfoncée dans les rouets de l' entraînement. Ceci causerait la poulie réceptrice d'être trop desserrée et de sérieux dommages à la poulie motrice et au vilebrequin se produiraient.

4. Fixez la face d' entraînement mobile au vilebrequin avec l'écrou de la poulie motrice et serrez à 72 lb-pi.
5. Installez le couvercle de courroie trapézoïdale et serrez les vis à capuchon bien; puis branchez les bottes de refroidissement et serrez les colliers bien.

ATTENTION

Sur le DVX, le collier de botte arrière doit être orienté à illustré ou l'intrusion avec protection thermique peut résultant.



6. Installez le lanceur à rappel et l'ensemble de le marchepied (Utility). Serrez toute attaches bien.

Direction/châssis/commandes

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.

Le châssis, les soudures et les porte-bagages doivent subir une vérification périodique pour détecter les composants endommagés, gauchis, fendus, détériorés, brisés ou manquants.

Carrosserie

RETRAIT (DVX)

1. Retirez le siège puis enlevez le sangle de retenue de la batterie, la batterie et relais du démarreur. Mettez le relais de côté sans déconnecter le câblage.

REMARQUE: Toujours retirez d'abord le câble négatif de la batterie, puis retirez le câble positif.

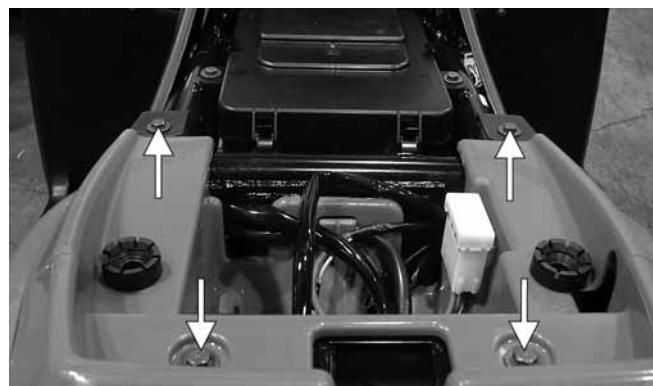


SP107

2. Retirez le CDI, relais de démarrage en prise et porte-fusibles et mettez à l'écart et ne débranchez pas les fils; puis retirez le bouton de levier de marche.
3. Retirez le six vis à capuchon qui fixent la carrosserie à l'haut de châssis; puis retirez des vis à capuchon de le bas de boîte de batterie.

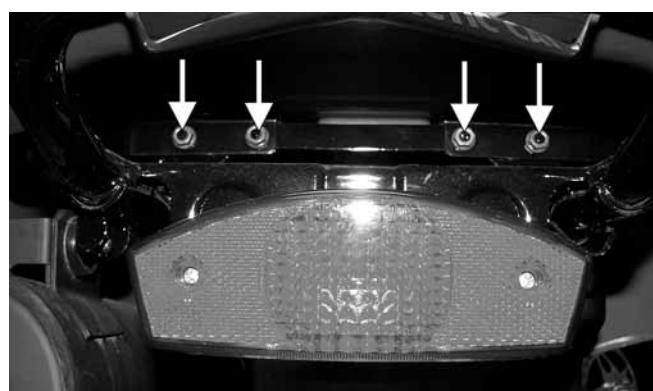


KM782A



KM790A

4. Retirez les quatre écrous à bride et des vis à capuchon qui fixent le support de garde boue arrière; puis retirez les écrous pousoirs du les goupilles de montage à l'avant de les garde-boues arrière.



KM785A



KM784A

5. Retirez la quincaillerie qui fixe les garde-boues avant au supports des garde-boues; puis débranchez le phare.

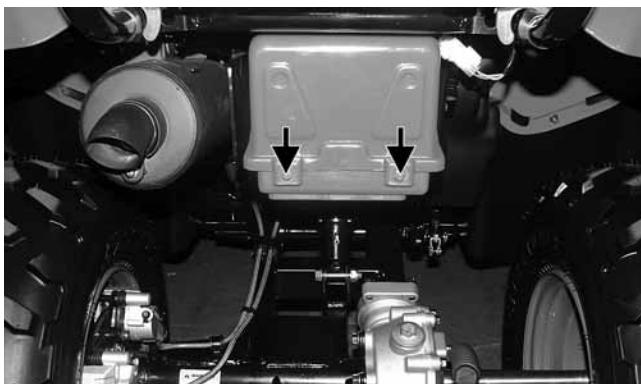


KM352A

6. Tournez le guidon vers le gauche; puis élévez la carrosserie en tournant vers la droite et soulevez librement du guidon.

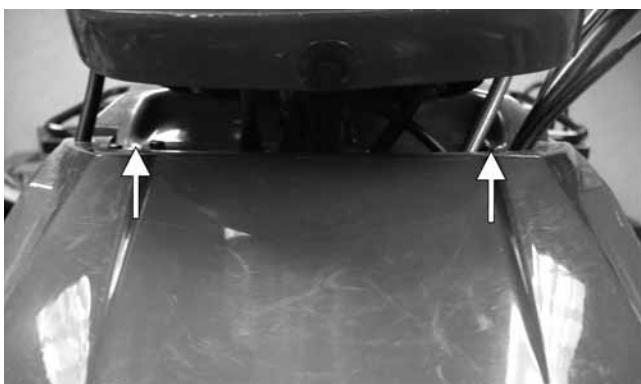
RETRAIT (Utility)

1. Retirez le siège; puis retirez le couvercle de boîte de batterie.



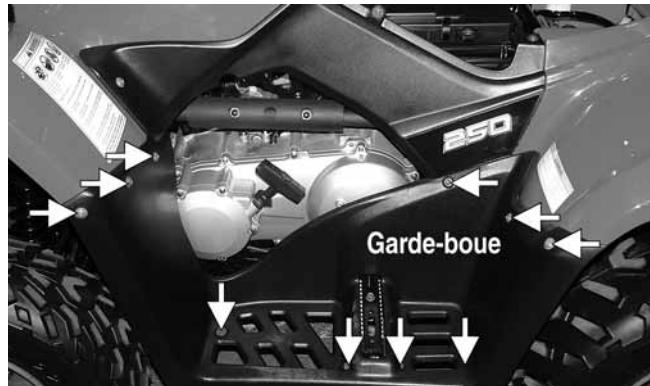
KM793A

2. Débranchez le câble négatif du batterie en premier; puis débranchez le câble positif.
3. Retirez la sangle de retenue de batterie; puis retirez la batterie.
4. Retirez les porte-bagages avant et arrière; puis retirez les vis à capuchon qui fixent le panneau centre avant et retirez le panneau.



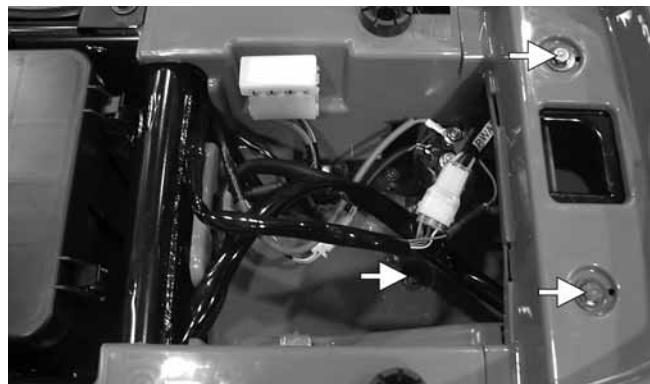
KM308A

5. Retirez les vis à capuchon et des écrous à bride qui fixent les garde-boues aux pare-boues avant et arrière; puis retirez les vis à capuchon qui fixent les garde-boues aux supports avants et retirez les garde-boues.



KM789A

6. Retirez les panneaux latéraux; puis retirez les vis à capuchon et des écrous à bride qui fixent les pare-boues avant et arrière au châssis et supports de pare-boues.



KM799B

7. Débranchez les contacteurs de phares gauche et droit; puis débranchez le feu arrière.
8. Retirez le couvercle de réservoir d'essence; puis retirez le bouton de levier de marche et pare-boues avant et arrière.



KM797

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants de la carrosserie à l'aide de savon et d'eau.
2. Inspectez la carrosserie et les garde-boue afin de repérer les fissures.
3. Inspectez les surfaces filetées de tous les goujons de montage afin de repérer les filets arrachés.

- Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants.

INSTALLATION (DVX)

- Installez la carrosserie sur le guidon et tournez-la en position normale de montage.
- En utilisant les pièces existant, fixez les pare-boues avant aux supports de pare-boues; puis branchez le phare.
- En utilisant les pièces existant, fixez les garde-boues arrière aux supports de garde-boues devant; puis fixez le pare-boue arrière au châssis avec des quatre vis à capuchon et des écrous à bride. Serrez bien.
- Installez les six vis à capuchon qui fixent la carrosserie au le haut de le châssis. Serrez bien.
- Installez le porte-fusibles, le relais de démarrage en prise, et le CDI; puis installez la vis à capuchon de montage de carrosserie dans le bas de la boîte de batterie.
- Installez la batterie et la sangle de retenue de batterie; puis branchez le câble positif de batterie et le câble négatif de batterie.

■REMARQUE: Toujours installez le câble positif en premier; puis installez le câble négatif.

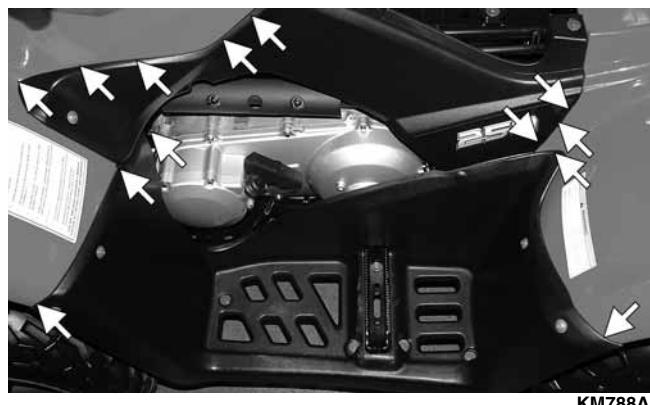
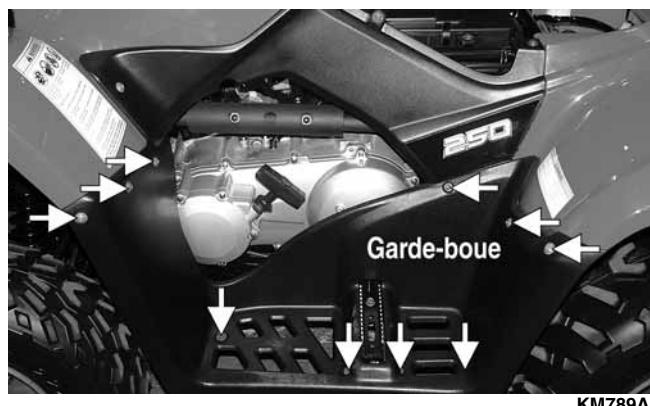
- Installez le siège en vous assurant il est relâché bien.

INSTALLATION (Utility)

- Positionnez les pare-boues avant et arrière sur le châssis et fixez avec les pièces existant; puis installez le couvercle de réservoir d'essence. Serrez toute attaches bien.
- Branchez les raccords des phares et feu arrière; puis installez le bouton de levier de marche.
- En vous assurant que les languettes d'emplacement engagent les fentes appropriés dans le garde-boues, installez les panneaux latéraux.



- Installez les garde-boues et fixez aux les garde-boues et les supports des marchepied avec les pièces existant. Assurez vous que tout languettes d'emplacement sont engagés correct avec les garde-boues et panneaux latéraux.



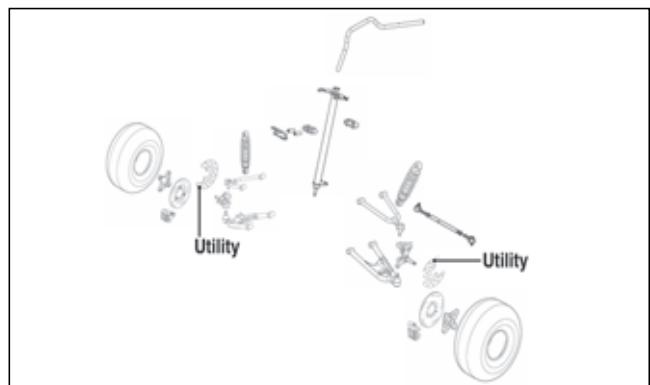
- Installez le couvercle avant centre; puis installez les porte-bagages avant et arrière. Serrez toute attaches bien.

- Installez la batterie; puis branchez le câble positif de batterie, le câble négatif, et sangle de retenue de batterie.

■REMARQUE: Toujours installez le câble positif en premier; puis installez le câble négatif.

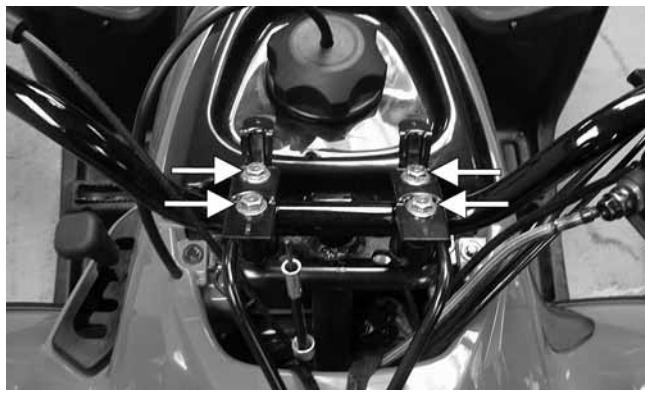
- Installez le couvercle de batterie; puis installez le siège en vous assurant qu'il soit bien en position.

Colonne de direction/barres d'accouplement



RETRAIT

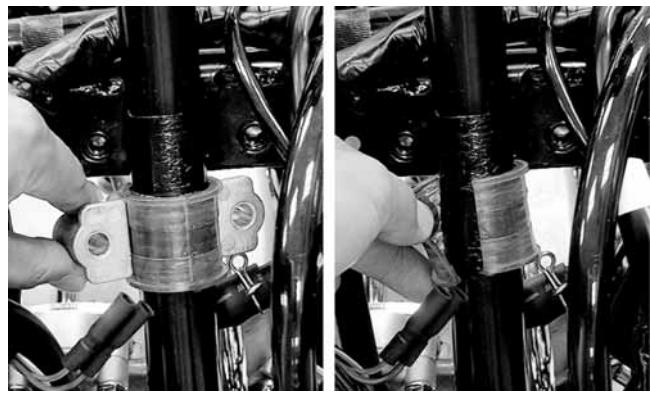
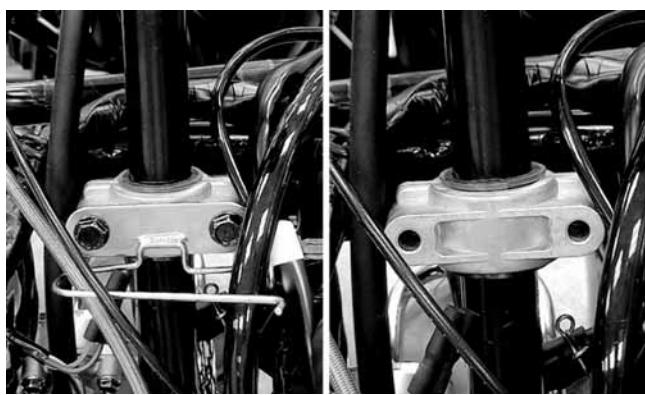
1. Sur le Utility, retirez la porte-bagage avant et le panneau centre avant. Sur le DVX, procédez à l'étape 2.
2. Retirez le couvercle de colonne de direction (DVX) ou le module d'instruments (Utility); puis retirez les vis à capuchon qui fixent le guidon au colonne de direction. Prenez note des deux supports de guidon.



3. Enlevez le guidon du supports de guidon inférieurs et mettez le guidon vers l'avant.
4. Retirez les goupilles fendues et les écrous fenté qui fixent les bouts de tringlerie au bras de colonne de direction; puis débranchez les tringleries du bras.



5. Retirez la goupille fendue et l'écrou du l'extrémité de la colonne de direction, puis retirez le bloc de colonne de direction supérieur. Prenez note d'une guide de câble, des deux blocs de support et la bague de colonne de direction supérieure.



6. Retirez la colonne de direction du le VTT.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez les articulations de la barre d'accouplement dans un solvant nettoyeur de pièces. Sécher à l'air comprimé. Inspectez la surface de pivot afin de repérer l'usure. Appliquez une graisse de basse température sur les joints.

A 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 colliers du guidon afin de repérer les fissures ou l'usure.
7. Inspectez le 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.
9. Inspectez le roulement inférieur de support de colonne de direction et le joint pour l'usure ou les fissures.

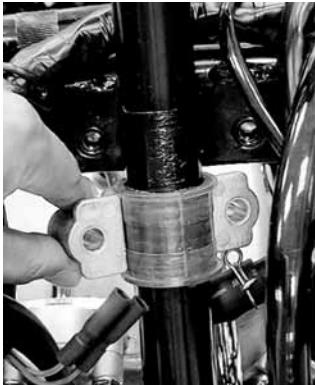
INSTALLATION

1. Appliquez une couche fine de graisse sur les lèvres des les joints de colonne de direction inférieurs; puis baissez la colonne de direction en position dans les roulements de colonne de direction inférieurs.



KM593

2. Appliquez une couche fine de graisse au roulement supérieur de colonne de direction; puis fixez la colonne de direction avec les blocs de support et les pièces existant. Serrez à 17 lb-pi.

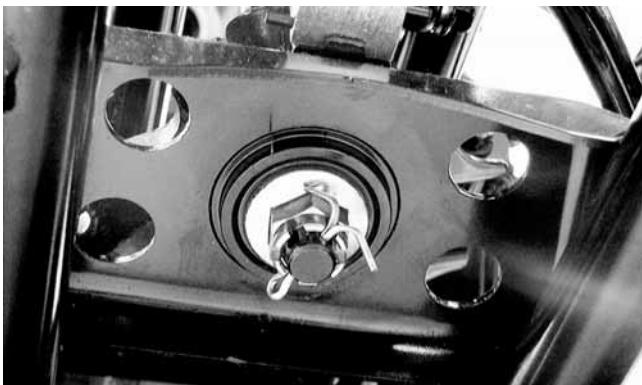


KM589



KM595

3. Installez l'écrou fenté sur la colonne de direction inférieure et serrez à 50 lb-pi; puis installez une goupille fendue nouveau.



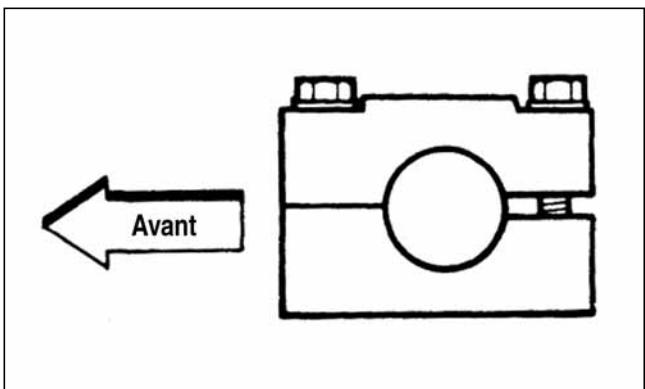
KM591

4. Placez les extrémités de la barre d'accouplement intérieurs dans le bras de colonne de direction et serrez les écrous fenté à 15 lb-pi; puis installez des goupilles fendues nouveaux.



KM590

5. Installez le guidon et serrez les vis à capuchon de collier de guidon à 18 lb-pi en vous assurant pour serrer les vis à capuchon avant en premier.



KM587

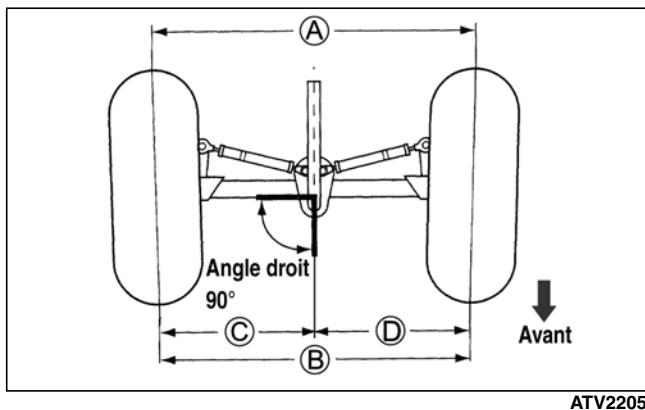


KM597

6. Installez le module d'instruments (Utility) ou le couvercle de colonne de direction (DVX).
7. Installez le panneau centre et porte-bagage avant (Utility).

Mesurage/réglage du pincement et de l'ouverture

1. Avec le VTT sur une surface de niveau, centrez le guidon pour l'orienter droit devant en utilisant une méthode appropriée de mesure du centrage, puis ajustez la pression des pneus à la valeur spécifiée (voyez Information générale).
2. Supportez l'avant de VTT avec les roues en librement pour tourner; puis positionnez et fixez le guidon tout droit.
3. Mesurez la distance (A) et (B) entre les roues avant, puis soustrayez la distance (B) de (A). Distance A – Distance B = Pincement.



ATV2205

4. Réglez le pincement à 15 mm (0,60 po), puis mesurez les distances (C) et (D). Les distances (C) et (D) doivent être égales.
5. Lorsque tous les réglages sont conformes aux spécifications, serrez les écrous de blocage de barre d'accouplement au couple 15 lb·pi.

■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.

■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.

Couvercle de colonne de direction/module d'instruments

RETRAIT (DVX)

1. Retirez les deux rivets remontables sur l'arrière de le couvercle de colonne de direction; puis enlevez et poussez l'ensemble vers l'avant pour retirer.
2. Débranchez les contacteurs de fils du les voyants indicateurs et du l'interrupteur d'allumage.

RETRAIT (Utility)

1. Retirez le rivet remontables sur l'avant de le module d'instruments et les deux vis à capuchon sur l'arrière; puis enlevez l'ensemble et débranchez le câble de capteur de vitesse.
2. Retirez la vis autotaraudeuse qui fixe l'ensemble de jauge de LCD au module d'instruments; puis retirez le jauge de LCD.

■REMARQUE: La jauge de LCD est une pièce non repérable. Si tout fonction est incorrect ou voyants indicateurs n'illuminé, la jauge de LCD doit être remplacée.

INSPECTION/RÉVISION (DVX)

1. Retirez les deux vis autotaraudeuse qui fixent l'ensemble des voyants indicateurs dans le couvercle de colonne de direction.
2. Inspectez les ampoules pour noircir ou pour le filament de brûler. Remplacez au besoin.
3. Inspectez le support d'indicateur de lampe pour des douilles lâches, des filetages brisés ou des connexions lâches. Remplacez au besoin.

INSPECTION (Utility)

La jauge de LCD est une pièce non repérable. Pour inspecter la jauge de LCD, voyez Système électrique.

INSTALLATION (DVX)

1. Branchez les raccords des voyants indicateurs; puis branchez le raccord de faisceau principal au commutateur d'allumage.
2. Placez le couvercle de colonne de direction sur le support de montage; puis fixez avec les rivets remontables.

INSTALLATION (Utility)

1. Branchez le raccord de faisceau principal à la jauge de LCD; puis branchez le faisceau d'allumage aux les raccords d'allumage.
2. Placez le module d'instruments sur le support de montage; puis fixez avec le rivet remontables et des deux vis à capuchon.

Levier de frein avant/maître-cylindre

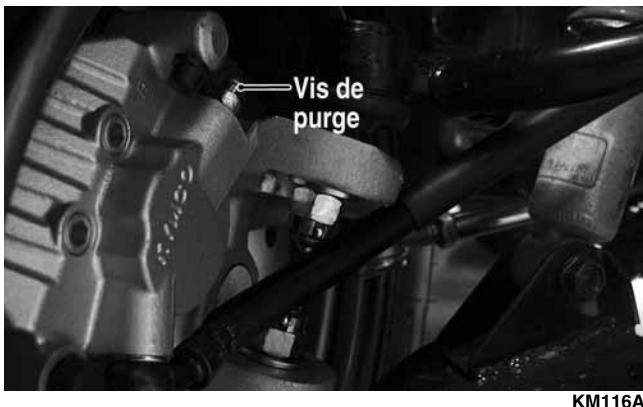
■REMARQUE: Le maître-cylindre n'est pas un composant que l'on peut réviser. Il doit être remplacé au complet.

RETRAIT

1. Branchez un tuyau clair au vis de purge sur un étrier de frein avant ou l'autre; puis ouvrez le vis de purge et pompez la liquide de frein dans un récipient approprié. Fermez la vis de purge.

ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. N'en répandez pas sur le VTT.



KM116A

■REMARQUE: Ne réutilisez pas la liquide de frein. Quand exposée à air, la liquide de frein absorbe humidité rapidement.

2. Retirez le boulon d'éclisse de tuyau de frein; puis retirez les vis à capuchon qui fixent l'ensemble de maître-cylindre au guidon. Jetez les rondelles de cémentation du boulon d'éclisse.



KM800A

3. Retirez le levier de frein, le contacteur de feux d'arrêt, et le verrou de levier de frein.

INSPECTION

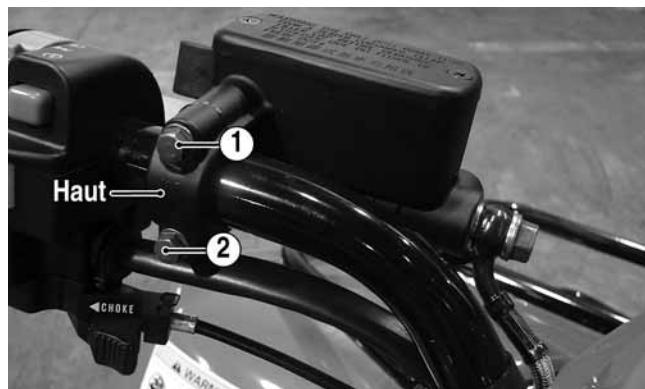
1. Inspectez le boulon de pivot qui attache le levier de frein pour déceler son usure éventuelle.
2. Inspectez la manette de frein pour voir si le trou de pivotement est allongé.
3. Inspectez le réservoir afin de repérer les fissures et les fuites.
4. Inspectez le tuyau de frein afin de repérer les fissures et la détérioration et d'examiner l'état des raccords (filetés et à compression).
5. Inspectez le contacteur des feux d'arrêt pour détecter la corrosion, les fissures, des languettes de montage manquantes ou cassées, ou des câbles coupés ou effilochés.

■REMARQUE: Si le contacteur des feux d'arrêt n'est pas repérable, voyez Système électrique.

INSTALLATION

1. Installez l'interrupteur de frein sur la maître-cylindre, puis installez le levier de frein et le verrou de levier de frein.

2. Installez l'assemblage de maître-cylindre sur le guidon et engagez-vous la goupille dans la trou dans le guidon, puis fixez avec le collier de maître-cylindre et des deux vis à capuchon. Assurez-vous le flèche HAUT sur le collier est vers le haut.



KM800B

3. Serrez la vis à capuchon (1) à 13 lb-pi; puis serrez la vis à capuchon (2) à 13 lb-pi.



KM800B

4. En utilisant des rondelles de cémentation nouveaux, fixez le tuyau de frein au maître-cylindre avec le boulon d'éclisse de tuyau de frein. Serrez à 25 lb-pi.



KM800A

5. Remplissez le maître-cylindre avec du liquide de frein DOT 4; puis purgez-le système (voyez Entretien/mise au point périodique).

Pédale de frein auxiliaire/maître-cylindre

REMARQUE: La maître-cylindre de frein auxiliaire est une pièce non réparable; il doit être remplacé à un ensemble.

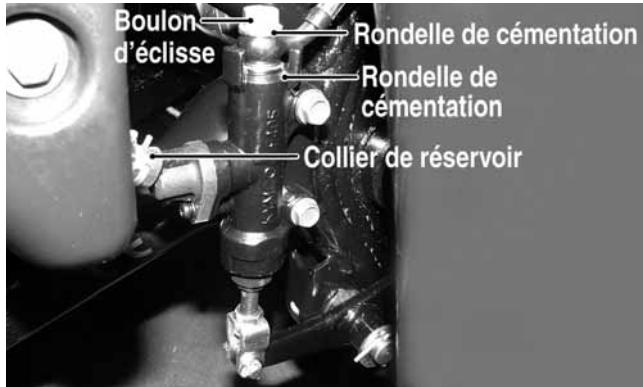
RETRAIT

1. Connectez un tuyau en plastique transparent à la vis de purge appropriée sur l'étrier du frein arrière, puis desserrez la vis de purge et actionnez la pédale de frein jusqu'à ce que le liquide ait été pompé dans un récipient approprié.

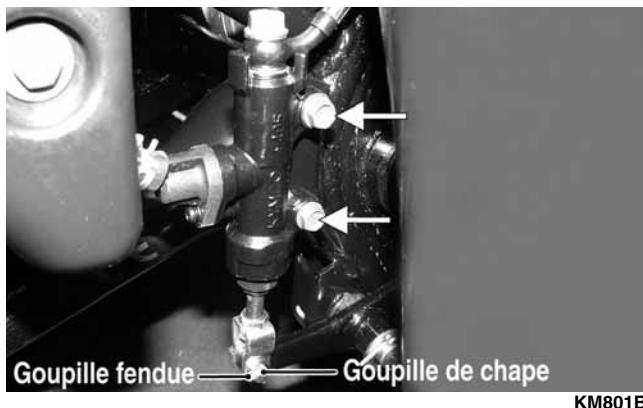
ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. N'en répandez pas sur le VTT.

2. Comprimez le collier de réservoir et retirez le tuyau du réservoir; puis retirez le boulon d'éclisse. Prenez note et jetez des deux rondelles de cémentation.



3. Retirez la goupille fendue du goupille de chape et retirez la goupille de chape; puis retirez les deux vis à capuchon qui fixent le maître-cylindre et retirez la maître cylindre.



4. Desserrez le contre-écrou; puis retirez la chape et l'écrou de réglage.

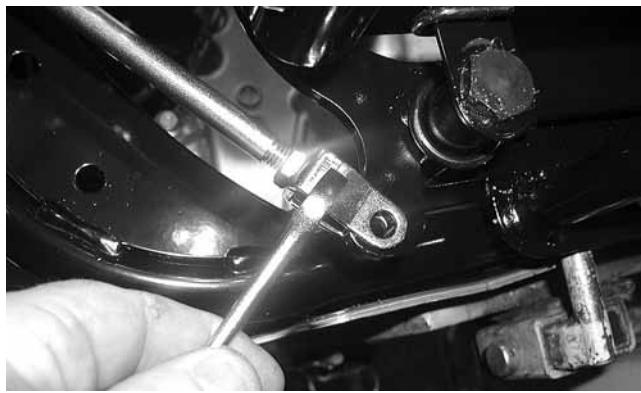
INSTALLATION

1. Installez le contre-écrou; puis installez la chape et l'écrou de réglage. Pour l'instant, serrez à la main seulement.

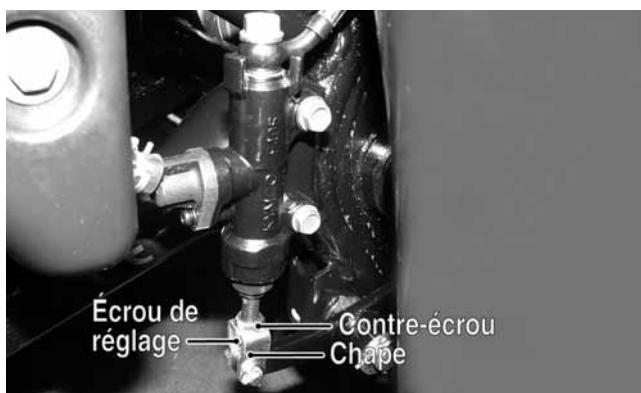
2. Fixez le maître-cylindre au châssis avec les deux vis à capuchon et serrez bien.

3. En utilisant des deux rondelles de cémentation nouvelles, branchez le tuyau de frein au maître-cylindre avec le boulon d'éclisse; puis en vous assurant que le collier à ressort est installé correct, branchez le tuyau de réservoir au maître-cylindre. Serrez le boulon éclisse à 25 lb-pi.

4. En vous assurant que la pédale de frein est complètement relâchée et placée contre la butée, tournez la chape et l'écrou de réglage jusqu'à le trou dans la la chape est aligné avec le trou dans le levier de pédale de frein; puis serrez le contre-écrou bien.



CD476



5. Remplissez le réservoir du maître-cylindre avec du liquide de frein DOT 4 et purgez le système (voyez Entretien/mise au point périodique).

Accélérateur

RETRAIT

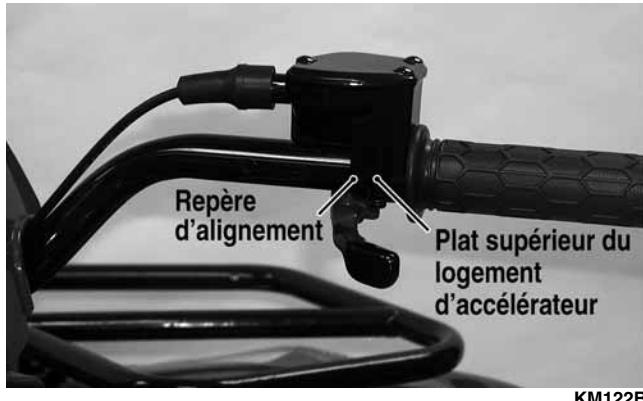
1. Retirez la botte du le régleur de câble d'accélérateur; puis desserrez le contre-écrou et tournez le régleur dans le sens horaire complètement pour desserré le câble.

2. Retirez les trois vis mécanique qui fixent le couvercle à l'accélérateur; puis retirez le couvercle et dégagéz le câble d'accélérateur du bras d'accélérateur.

3. Tournez le régleur de câble du le logement de l'accélérateur; puis retirez les deux vis mécanique qui fixent l'accélérateur au guidon et retirez l'accélérateur.

INSTALLATION

1. En vous assurant que le plat supérieur du logement d'accélérateur aligne avec la repère d'alignement sur le guidon, positionnez l'accélérateur sur le guidon et fixez avec les deux vis mécanique; puis serrez les vis mécanique bien.



2. Vissez le câble d'accélérateur dans le logement d'accélérateur et tournez le régleur dans le sens horaire complètement; puis branchez le câble d'accélérateur au bras d'accélérateur.
3. Installez le couvercle de le logement d'accélérateur; puis réglez le câble d'accélérateur (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).

Dépannage

Problème: La conduite est trop lourde ou trop raide.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Alignement incorrect des roues avant 2. Lubrification inadéquate 3. Pression de gonflage des pneus incorrecte 4. Joints à rotule de barres d'accouplement grippés 5. Connexions de transmission grippées 	<ol style="list-style-type: none"> 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
<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pneus inégalement gonflés 2. Alignement incorrect des roues avant 3. Roulements de moyeu de roue usés ou endommagés 4. Châssis fausse 5. Amortisseur défectueux 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajustez la pression. 2. Ajustez l'alignement. 3. Remplacez les roulements. 4. Réparez ou remplacez le châssis. 5. Remplacez l'amortisseur.

Problème: La direction est détériorée.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pression des pneus trop élevée 2. Connexions de transmission de direction usées 3. Vis à capuchon (système de suspension) desserrées 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajustez la pression. 2. Remplacez les connexions. 3. Resserrez les vis à capuchon.

Problème: L'usure des pneus est rapide ou inégale.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Roulements des moyeux de roues usés ou desserrés 2. Alignement incorrect des roues avant 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez les roulements. 2. Ajustez l'alignement.

Problème: La direction émet un bruit.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Boulons ou écrous desserrés 2. Roulements et moyeux de roues brisés ou endommagés 3. Lubrification inadéquate 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Resserrez les vis à capuchon et les écrous. 2. Remplacez les roulements. 3. Lubrifiez les composants appropriés.

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.

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 actuel pour la description d'outil approprié.

Description	n/p
Clé à écrous	0444-192
Extracteur de l'axe du piston	0644-328
Extracteur du vilebrequin/séparateur du carter	0444-152
Support de volant	0444-193
Extracteur du rotor du magnéto	0444-187
Régleur de pousoir	0444-189
Plaque de surface	0644-016
Compresseur de la poulie menée	0444-195
Blocs en V	0644-535

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

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/remplacer les joints d'étanchéité d'huile du couvercle du côté gauche, 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.

DVX

1. Retirez le siège.
2. Déconnectez la batterie en retirant d'abord le câble négatif, puis le câble positif. Retirez la sangle de maintien de la batterie, puis retirez la batterie.

⚠ AVERTISSEMENT

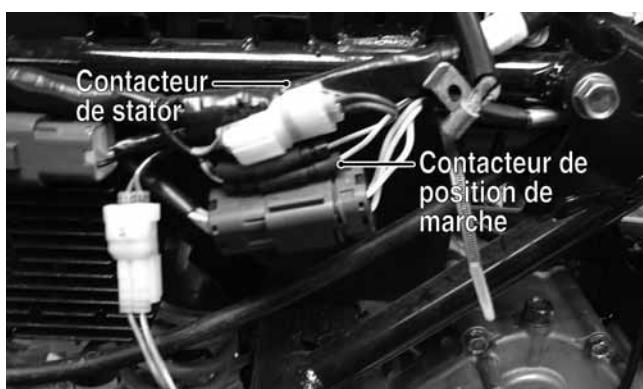
L'acide de batterie est nocif s'il entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Soyez toujours prudent lorsque vous manipulez une batterie.

3. Retirez le rivet remontables du le bas de le plateau d'électroniques; puis retirez et mettez le plateau vers l'avant. Laissez le relais du démarreur, le porte-fusibles, et l'unité d'allumage électronique branchés.

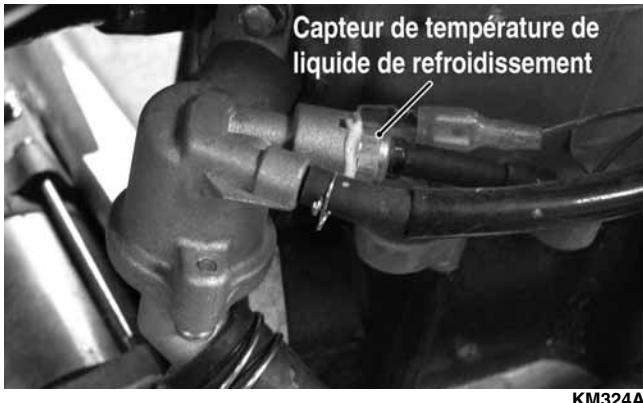


KM357

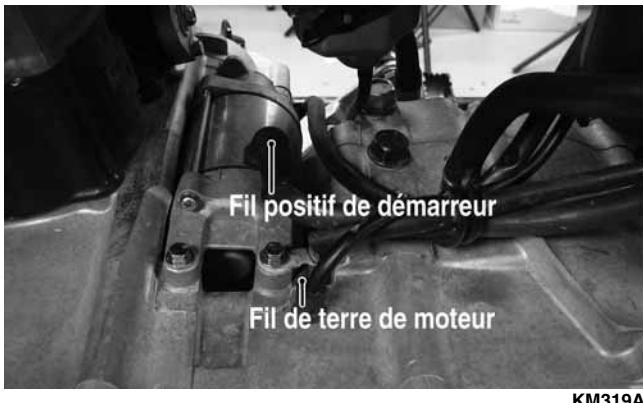
4. Retirez le panneau de couvercle de réservoir d'essence; puis installez le capuchon de réservoir d'essence et retirez le tuyau d'aération de réservoir d'essence.
5. Retirez la carrosserie (voyez Direction/châssis).
6. Retirez le logement de filtre à air (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
7. Retirez le réservoir d'essence (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
8. Retirez l'ensemble de silencieux (voyez Direction/châssis).
9. Retirez le carburateur (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
10. Retirez la bobine (voyez Système électrique).
11. Débranchez le contacteur de stator, le contacteur de position de marche et le capteur de température de liquide de refroidissement.



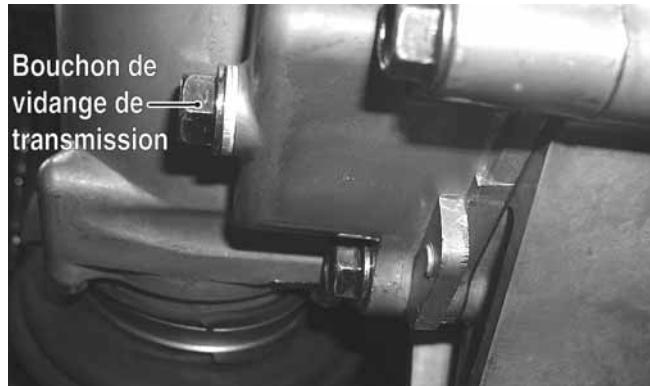
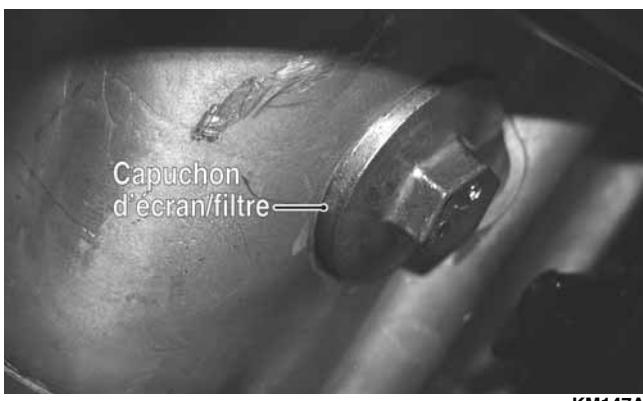
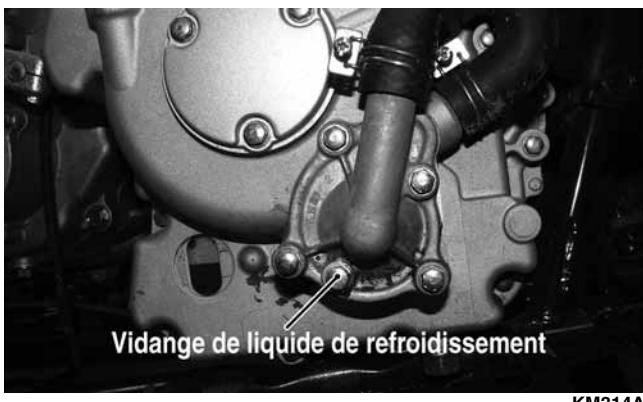
KM348A



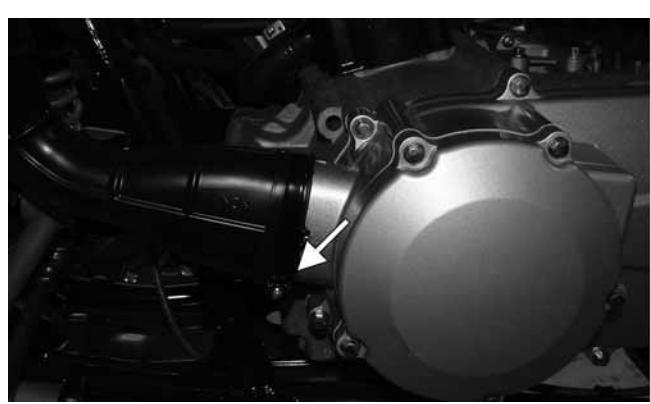
12. Retirez le fil positif de démarreur; puis retirez le fil de terre de moteur.



13. Vidangez le liquide de refroidissement, l'huile de moteur et le lubrifiant d'engrenage de transmission; puis installez les bouchons de vidange et serrez-les à 21 lb-pi.

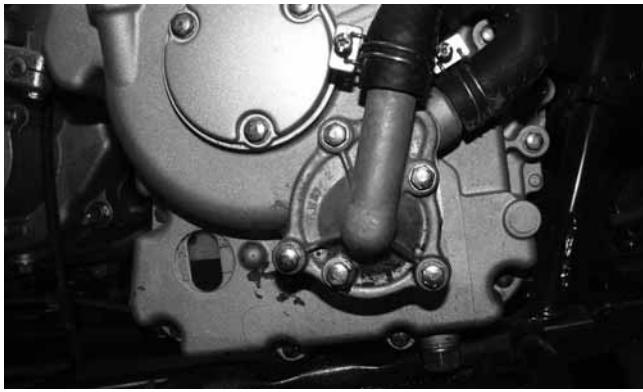


14. Desserrez les colliers; puis retirez les bottes de refroidissement de courroie trapézoïdale avant et arrière du logement de courroie trapézoïdale.



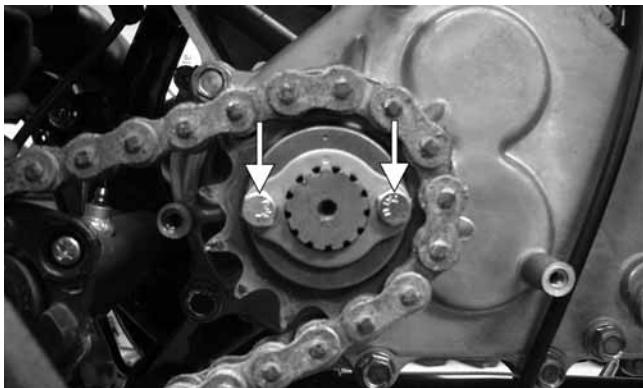
15. Desserrez les colliers; puis déconnectez les tuyaux de liquide de refroidissement du moteur.





KM314

16. Retirez le couvercle de le pignon d'entraînement de sortie; puis retirez le pignon d'entraînement de sortie.



KM344A

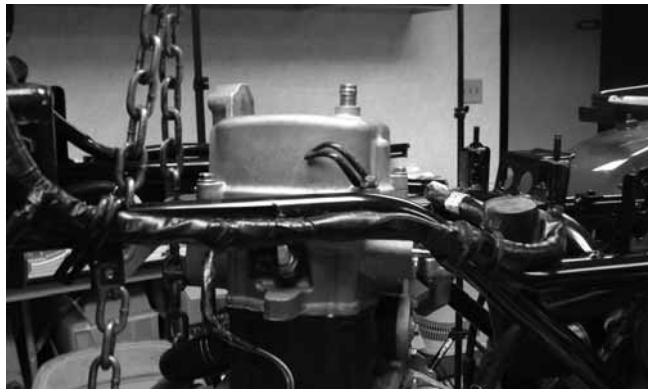
17. Débranchez la tringlerie de marche du bras de marche de transmission.



KM313

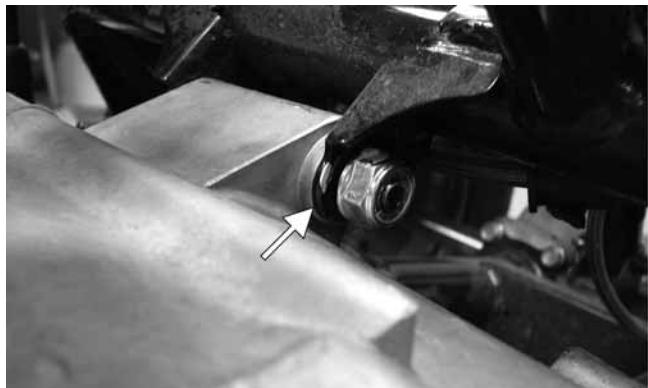
18. Retirez le boulon traversant de montage de moteur avant; puis retirez les supports de montage du moteur côté droit et gauche du châssis.

19. Connectez une écharpe approprié et un enleveur de moteur au bossage de montage du moteur avant.



KM332

20. Enlevez l'enleveur de moteur pour retirer le mou du l'écharpe; puis retirez les boulons traversant de moteur arrière supérieur et arrière inférieur.



KM333A



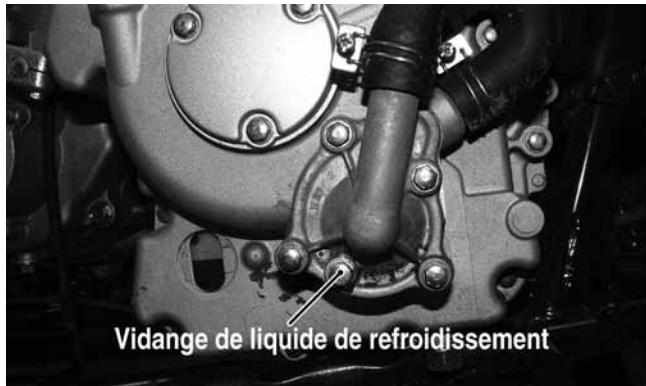
KM325A

21. Enlevez l'avant de le moteur jusqu'à le moteur peut être déplacé vers l'avant pour libérer les supports de montage arrière (approximativement 6 po).

22. Baissez l'avant de le moteur en lentement, faites osciller l'arrière de le moteur à la gauche, et glissez le moteur vers l'extérieur de châssis du côté gauche.



KM330

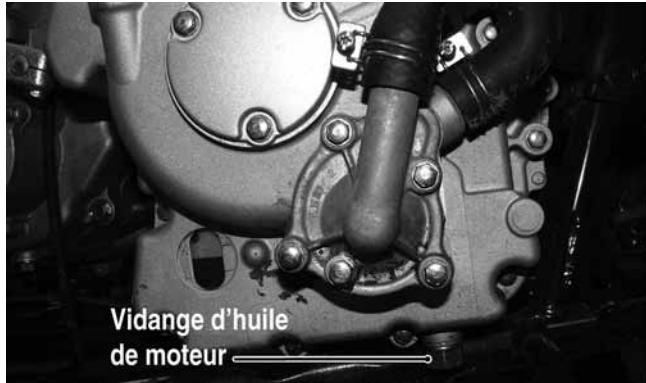


Vidange de liquide de refroidissement

KM314A



KM331

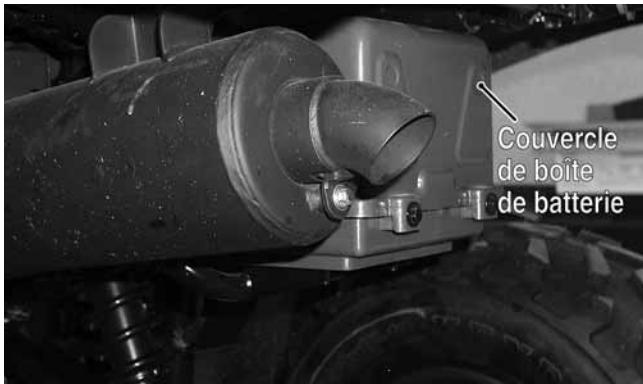


Vidange d'huile de moteur

KM314B

Utility

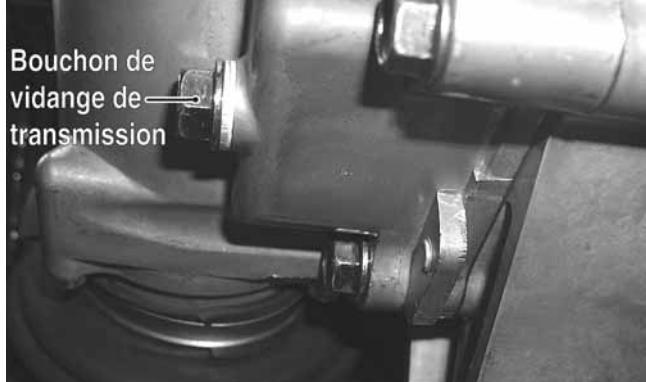
1. Retirez le siège; puis retirez le couvercle de boîte de batterie.



KM133A

2. Retirez le câble négatif du batterie; puis retirez le câble positif.

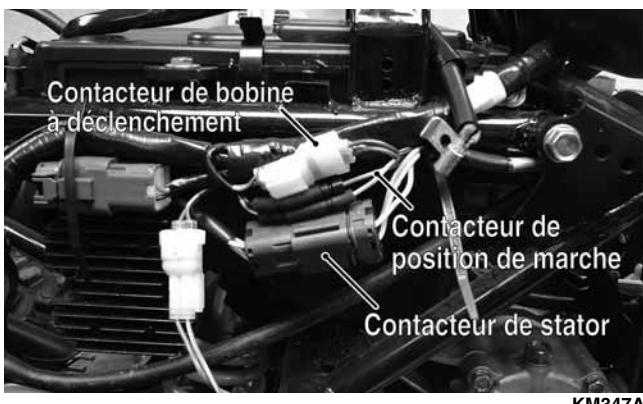
3. Vidangez le liquide de refroidissement, l'huile de moteur et le lubrifiant d'engrenage de transmission; puis installez les bouchons de vidange et serrez à 21 lb-pi.



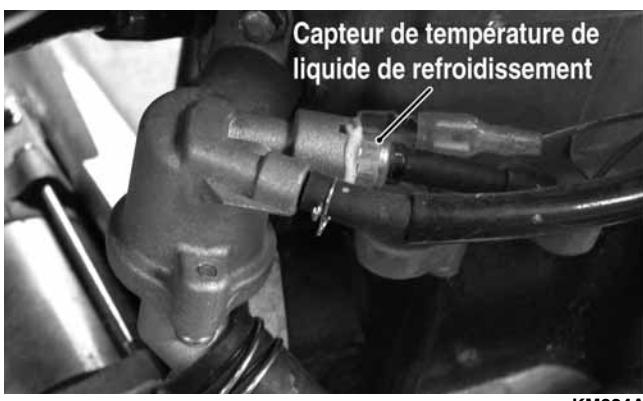
KM106A

4. Retirez le panneau de couvercle de réservoir d'essence et le tuyau d'aération de réservoir d'essence.
5. Retirez les panneaux latéraux; puis retirez la porte-bagages avant et le garde-boues avants (voyez Direction/châssis).
6. Retirez le logement de filtre à air (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
7. Retirez le réservoir d'essence (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
8. Retirez l'ensemble de silencieux (voyez Direction/châssis).
9. Retirez le carburateur (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
10. Retirez la bobine (voyez Système électrique).

11. Débranchez le contacteur de stator, le contacteur de position de marche, contacteur de bobine à déclenchement, et le capteur de température de liquide de refroidissement.



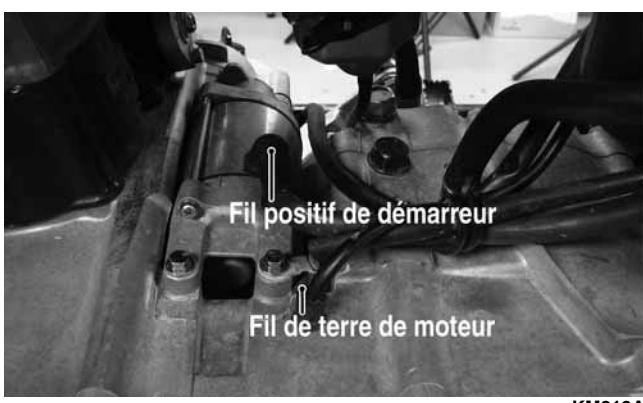
KM359A



KM360A



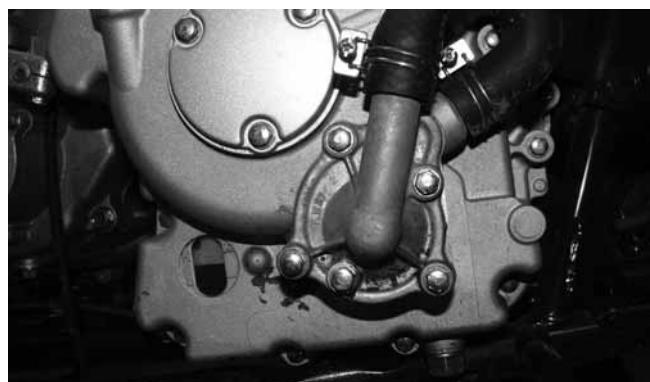
12. Retirez le fil positif de démarreur; puis retirez le fil de terre de moteur du carter moteur.



KM323



13. Retirez les bottes de refroidissement de courroie trapézoïdale avant et arrière du logement de courroie trapézoïdale; puis retirez les tuyaux de liquide de refroidissement du moteur.



KM314

14. Desserrez le collier de la botte d'entraînement de sortie; puis glissez la botte du logement de sortie.



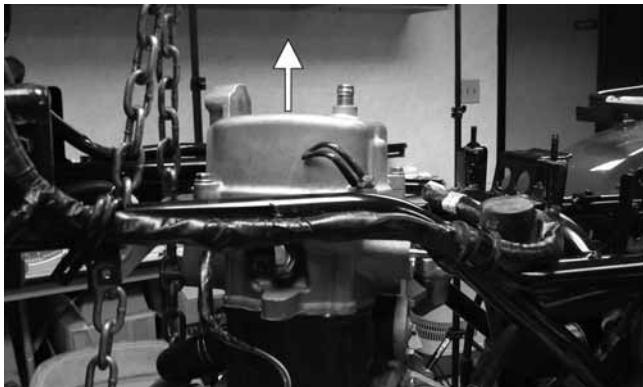
KM315A

15. Débranchez la tringlerie de marche du bras de marche de transmission; puis faites osciller la tringlerie de marche vers l'avant et libre.
16. Retirez le boulon traversant de moteur avant; puis retirez les deux supports de montage de moteur du châssis.



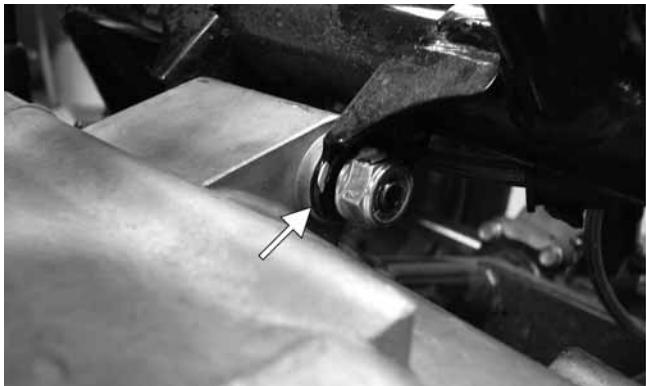
KM414A

17. Connectez une écharpe approprié et un enleveur de moteur au bossage de montage du moteur avant; puis à l'aide d'un enleveur de moteur, appliquez pression vers le haut sur le moteur/transmission.



KM332A

18. Retirez les boulons traversant de moteur arrière supérieur et arrière inférieur pour dégager le moteur/transmission; puis enlevez l'avant de moteur/transmission jusqu'à le moteur peut être déplacé vers l'avant pour dégager l'arbre de transmission.



KM333A



KM325A

19. Faites osciller l'arrière de moteur/transmission à la gauche; puis glissez le moteur vers l'extérieur de châssis du côté droit.



KM329



KM331

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.

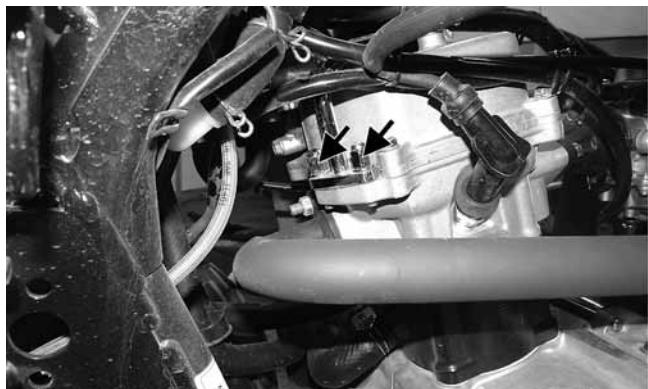
☞ À CE STADE

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.



KM937A



KM939A

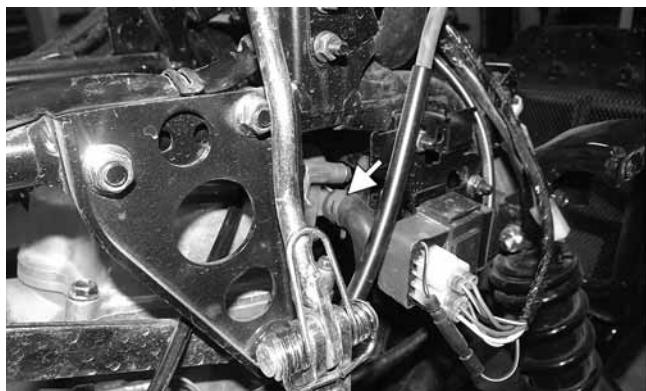
Retrait des composants supérieurs

A. Couvercle de soupape

B. Culasse

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

1. Sur le côté droit, retirez le tuyau d'air du couvercle de culasse. Maintenir le collier de serrage.



KM941A

2. Retirez le tuyau de ventilation du haut du couvercle de culasse. Maintenir le collier de serrage.
3. Retirer les vis à capuchon et les écrous de fixation du tuyau d'air au couvercle de culasse.

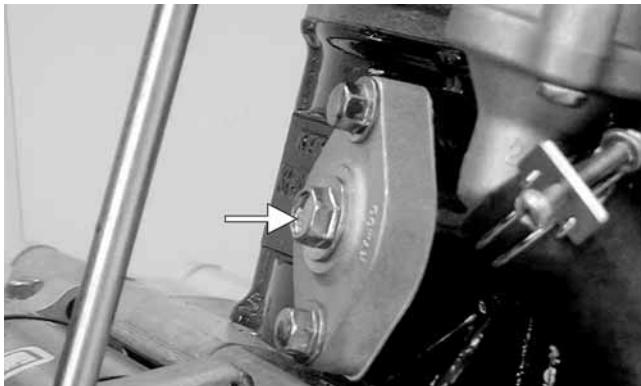
4. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de culasse. Prenez note le joint torique.



KM703

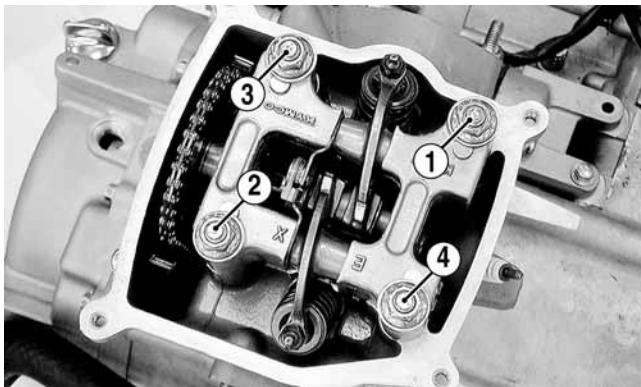
■REMARQUE: Gardez les attaches métalliques de montage avec le couvercle en prévision de l'assemblage.

5. Retirez le bouchon du le tendeur de chaîne à cames; puis tournez la vis de tendeur de chaîne à cames dans le sens horaire pour relâcher le tension de chaîne.



KM704A

6. En alternant d'un côté à l'autre, desserrez les quatre écrous qui fixent le support de l'arbre de cames au culasse. Utilisez deux à trois étapes jusqu'à tout écrou est libre; puis retirez le support de l'arbre de cames. Prenez note des quatre rondelles et des deux goupilles de positionnement.



KM706A



KM707A

7. Retirez l'engrenage d'arbre de cames du chaîne de cames; puis fixez la chaîne de calage pour qu'il ne tombe pas dans le moteur. Retirez l'arbre de cames.
8. Retirez les deux vis à capuchon externes qui fixent la culasse au cylindre; puis retirez la culasse. Prenez note des deux goupilles d'alignement et un joint de culasse.



KM718A

9. Retirez le guide de chaîne à cames; puis débranchez le tuyau de liquide de refroidissement et retirez le cylindre. Supportez le piston avec des élastiques ou d'autres supports appropriés. Prenez note des deux goupilles de positionnement et le joint de cylindre.



KM450

☞ À CE STADE

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

☞ À CE STADE

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

C. Cylindre

D. Piston

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

☞ À CE STADE

Pour la révision du cylindre, voyez 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.

10. À l'aide d'un pinces en pointe d'aiguille, retirez le circlip de l'axe du piston. Prenez garde de ne pas le laisser tomber dans le carter moteur.



KM451

11. 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 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.

■REMARQUE: Si vous ne prévoyez pas de 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.

- En commençant par le segment du dessus, faites glisser une extrémité du segment hors de sa gorge.
- 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, voyez la sous-section Révision des composants supérieurs.

☞ À CE STADE

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

Révision des composants supérieurs

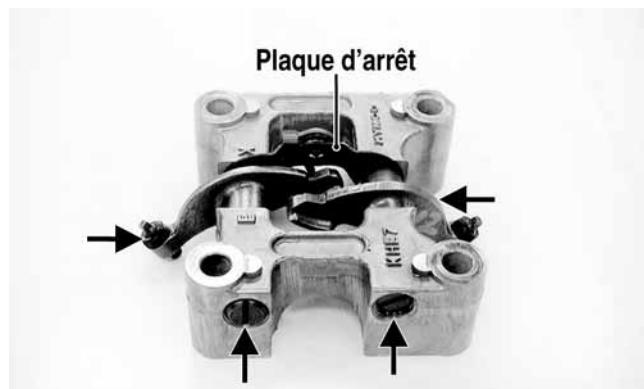
SOUPAPES

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.

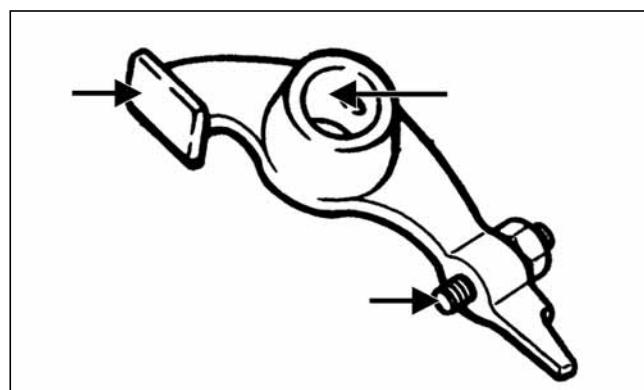
■REMARQUE: Lorsqu'une soupape est hors tolérances, elle doit être remplacée.

Nettoyage/inspection du support d'arbre de cames

- Retirez les arbres des culbuteurs, les culbuteurs et la plaque d'arrêt du support de l'arbre de cames.



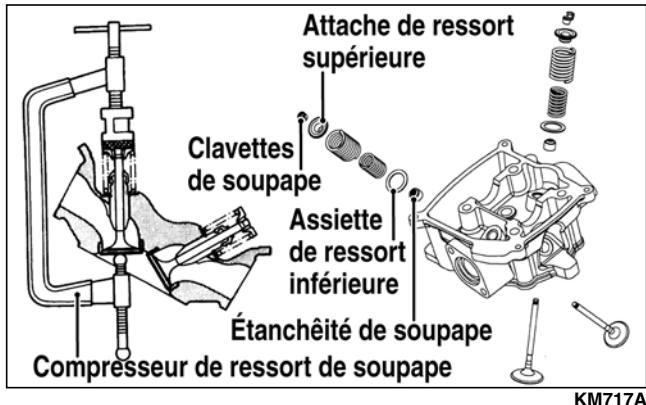
- Inspectez le support de l'arbre de cames pour fissures, tordus ou l'écaillage.
- Inspectez les arbres des culbuteurs pour bleu décoloration ou les rayures.
- Inspectez les culbuteurs pour usure excessive, réglage desserré ou des arbres de came mobiles entaillés.



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 clavettes de soupape. Prenez note de l'attache de ressort supérieure.



2. Retirez la rondelle d'étanchéité, des ressorts de soupapes 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. Retournez la culasse et retirez les soupapes.

Mesurage du jeu de la tige de soupape/guide de soupape

1. À l'aide d'un micromètre, mesurez le diamètre extérieur de la tige de soupape; ensuite, en utilisant un calibre-mâchoires et un micromètre adéquats, mesurez le diamètre intérieur du guide de soupape.
2. Le jeu acceptable doit être conforme aux spécifications.

Inspection de face de soupape

Inspectez la face de soupape afin de repérer des piqûres, le rainurage ou la décoloration. Remplacez toute soupape qu'est endommagé.

CULASSE

■REMARQUE: Si la culasse ne peut être mis d'aplomb, elle doit être remplacé.

Nettoyage/inspection de la culasse

1. À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non-métallique, dégagéz toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en vous assurant 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 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 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

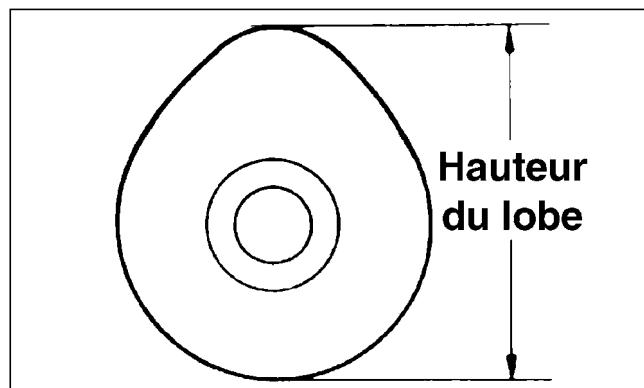
1. Retirez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion.
2. Posez une règle d'alignement sur la culasse, puis, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez le facteur de distorsion entre la culasse et la règle d'alignement.
3. La distorsion maximale ne doit pas dépasser les spécifications.



CC141D

Mesurage de la hauteur de lobe d'arbre à came

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



ATV1013A

2. Les hauteurs de lobe d'admission/d'échappement ne doit pas moins des spécifications.

Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

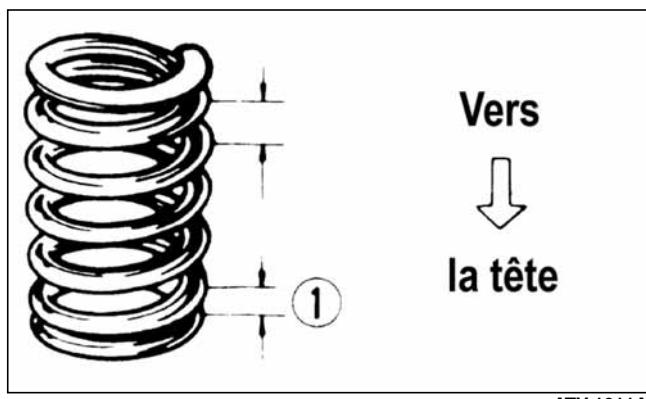
1. Inspectez le tourillon de palier afin de repérer les rayures, les marques de grippage ou les alvéoles.
2. Si vous remarquez des rayures, des marques de grippage ou des alvéoles, la culasse doit être remplacée.

Mesurage de jeu du culbuteur/arbre

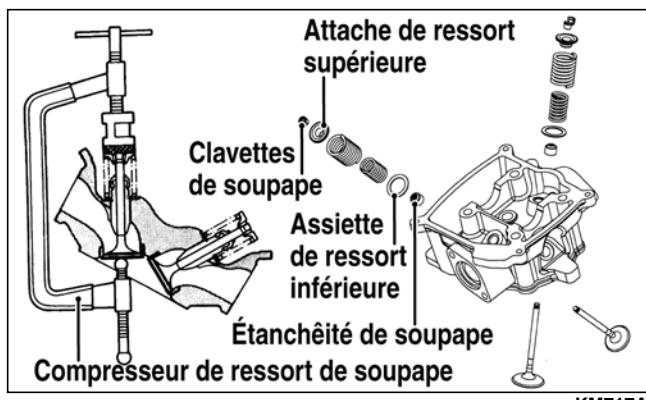
1. À l'aide d'un pied à coulisse à cadran, mesurez le diamètre intérieur du culbuteur; puis mesurez le diamètre extérieur de l'arbre de culbuteur.
2. Le jeu acceptable ne doit pas surpasser les spécifications.

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.
2. Installez chaque soupape dans sa position originale.
3. Installez les ressorts de soupape, avec les bobines le plus proche vers la culasse.



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.



PISTON

■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, dégarez 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 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.

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.



2. 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

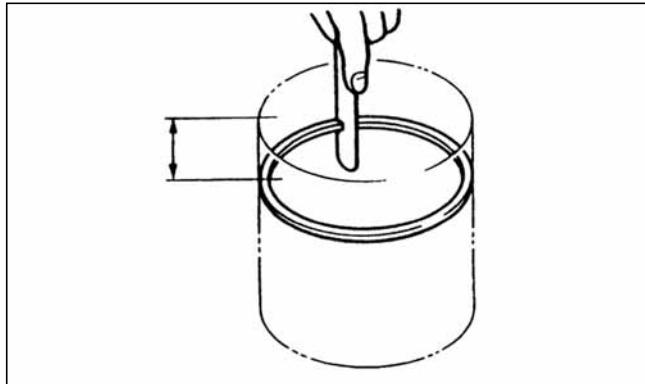
1. Prenez un vieux segment de piston, brisez-le en deux morceaux, puis rectifiez-en l'extrémité à un angle pointu de 45°.
2. En employant le segment aiguisé comme outil, dégarez le carbone des gorges de segments. Assurez-vous de positionner le segment avec son côté effilé vers le haut.

ATTENTION

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

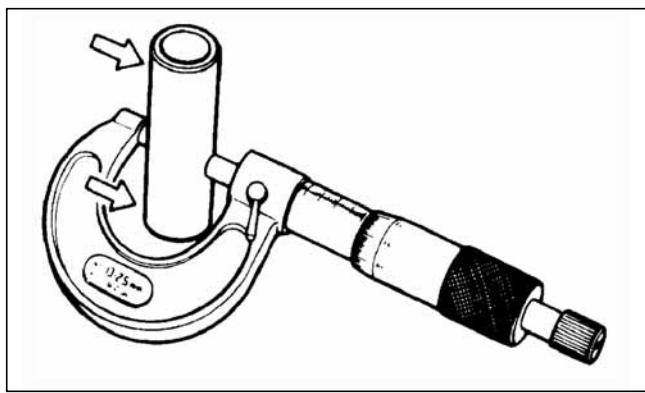
Mesurage du jeu en bout de segment de piston (installé)

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

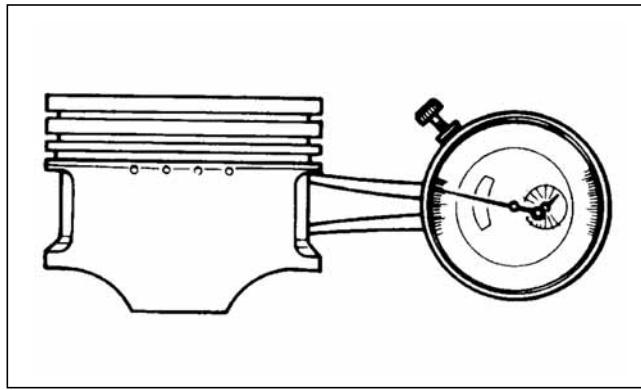


Mesurage de l'axe de piston (diamètre extérieur) et de l'alésage de l'axe de piston

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

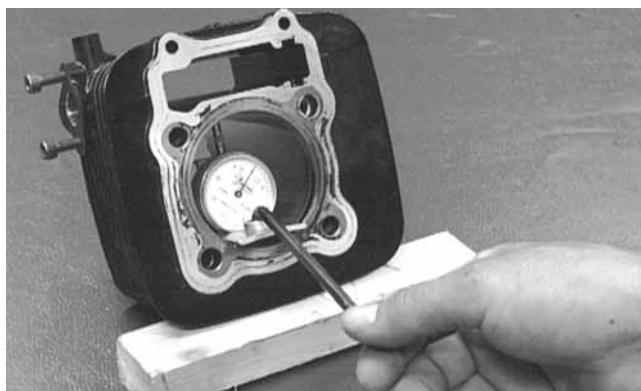


2. Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Le diamètre ne doit pas dépasser les spécifications. Mesurez deux fois pour plus de précision.



Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

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

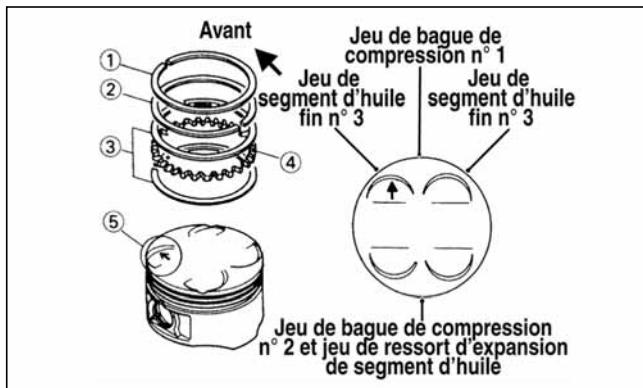


2. Mesurez le diamètre de piston correspondant à un point situé à 18 mm au-dessus de la jupe de piston, à un angle droit par rapport à l'alésage de l'axe de piston. Soustrayez cette mesure de celle de l'étape 1. La différence (le jeu) doit être conforme aux spécifications.

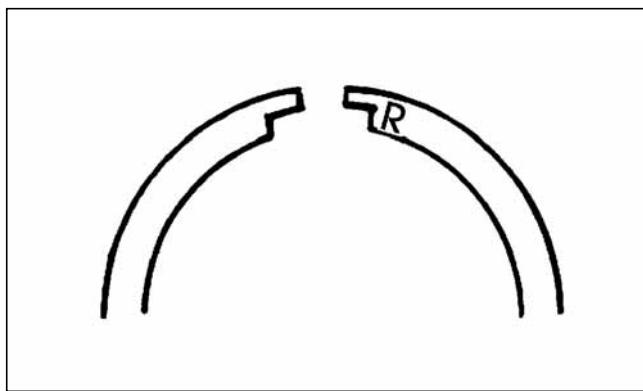
Installation des segments de piston

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.



2. Installez les bagues de compression (1 et 2) de manière à ce que la lettre 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.



726-306A

ATTENTION

Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE

REMARQUE: Si le cylindre ne peut être mis d'aplomb, il doit être remplacé.

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.

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 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

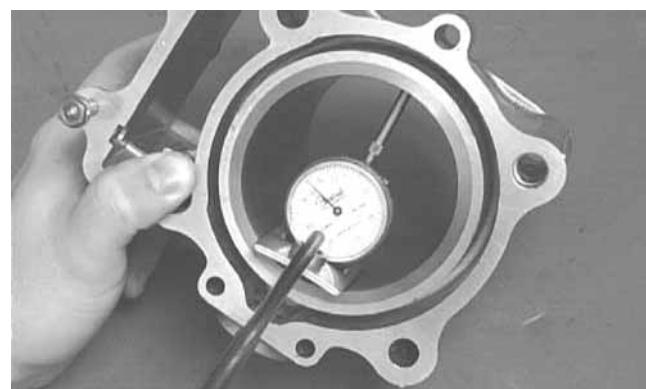
Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

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

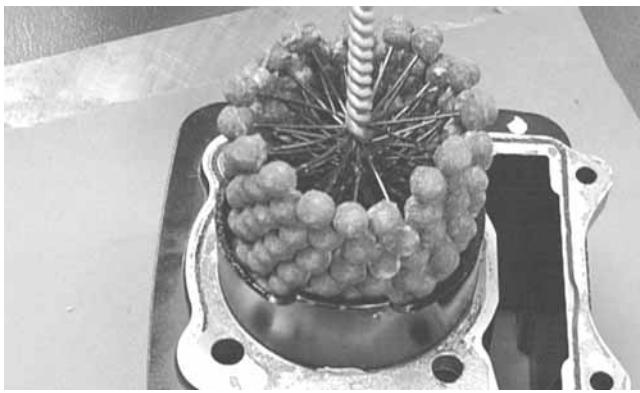
1. À l'aide d'un pied à coulisse et d'un comparateur mécanique ou d'une jauge mâchoire, mesurez l'alésage du cylindre de haut en bas à trois endroits, puis de nouveau de haut en bas à 90° des premières mesures, pour un total de six mesures. L'aplomb (l'ovalisation) est la différence entre les plus hautes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



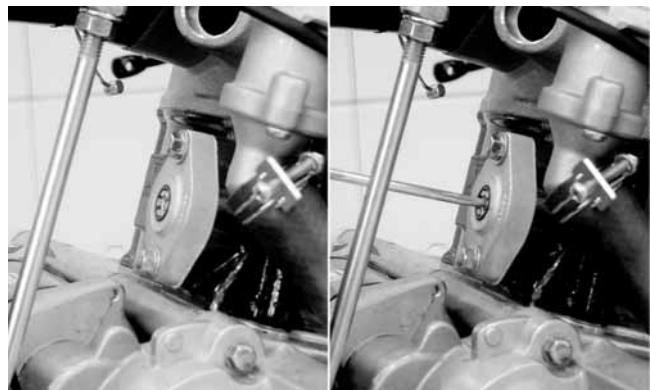
CC127D

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 boule à affiloir de grit 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.



4. Si toute mesure excède la limite, remplacez le cylindre.



KM705

C. Culasse

D. Couvercle de soupape

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

5. 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.

6. Positionnez le joint de culasse 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.



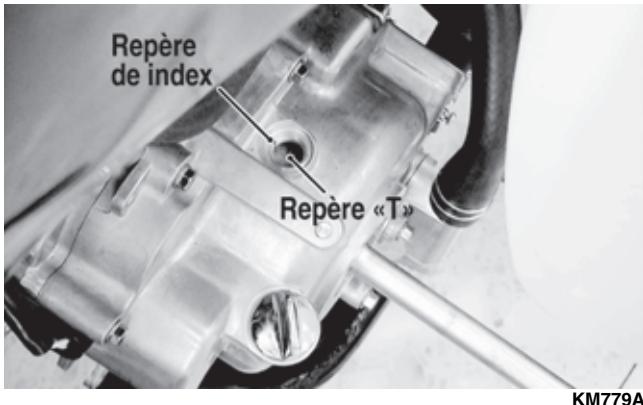
KM718A

7. Tournez le vilebrequin au besoin pour aligner la repère «T» sur le bloc rotor/volant moteur avec le repère de index sur le couvercle de carter moteur côté droit.

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.

4. Tournez la vis de tendeur de chaîne de cames dans le sens horaire pour rétracter le ressort de tendeur.



KM779A

8. Avec le trou d'index dans l'engrenage de l'arbre à cames vers à partir de la culasse et les deux repères de forage alignés avec la surface de culasse, installez l'engrenage de calage dans la chaîne de cames et installez l'arbre à cames dans la culasse.

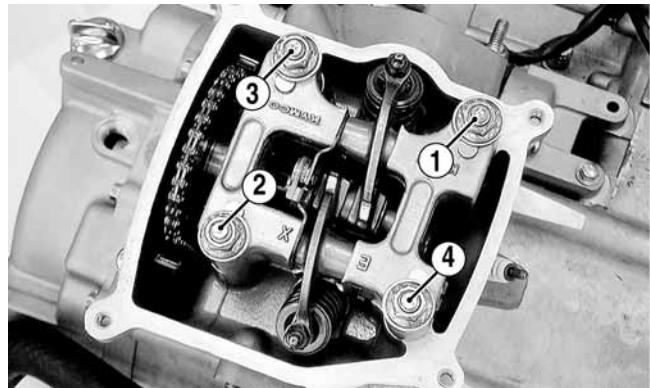


KM715A

9. Installez les deux goupilles d'alignement; puis installez le support de l'arbre de cames et fixez avec les quatre écrous de culasse et la rondelle. En alternant d'un côté à l'autre, serrez à 18 lb-pi.

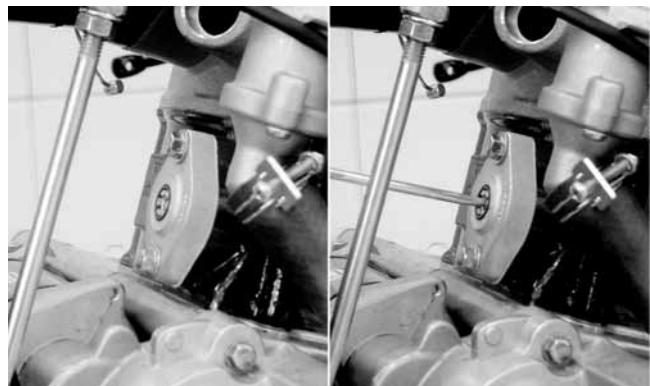


KM707A



KM706A

10. Installez l'ensemble de tendeur de chaîne de cames et serrez les vis à capuchon de montage à 9 lb-pi; puis tournez la vis de tendeur dans le sens antihoraire pour serrer la chaîne de cames.



KM705

11. Installez le boulon de couvercle de tendeur de chaîne de cames et serrez à 24 lb-po.
12. Vérifiez que les repères d'alignement de l'engrenage à cames sont orientés correctement; puis installez et serrez les vis à capuchon externes culasse à cylindre à 7 lb-pi.
13. Installez le couvercle de culasse avec un joint torique neuf et serrez bien.

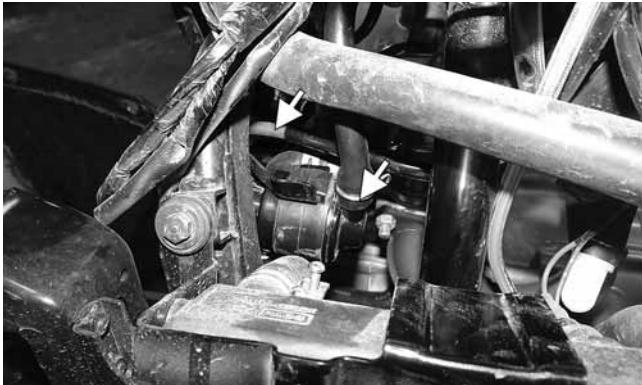


KM703

14. Installez le tuyau d'air et le tuyau de ventilation à l'aide des vis existantes et le collier.

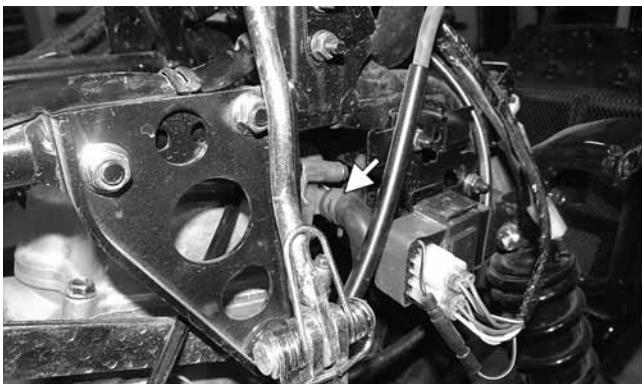


KM937A



KM938A

15. Installez le tuyau d'air dans la culasse.



KM941A

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

Retrait des composants du côté gauche

A. Lanceur à rappel (Utility)

1. Retirez les cinq vis à capuchon du couvercle du lanceur à rappel. Retirez le lanceur à rappel en prenant note de l'emplacement des les goupilles de alignement. Prenez note de l'état du joint du couvercle du lanceur à rappel. Remplacez si endommagé.

☞ À CE STADE

Pour la révision du lanceur à rappel, voyez la sous-section Révision des composants du côté gauche.

B. Couvercle de courroie trapézoïdale

C. Poulie motrice

D. Ensemble de poulie menée/embrayage du centrifuge

■REMARQUE: Sur le Utility, l'étape 1 de la sous-section précédente doit être accomplie avant la procédure qui suit.

2. Retirez les dix vis à capuchon qui fixent le couvercle de courroie trapézoïdale; puis retirez le couvercle et prenez note l'emplacement des les deux goupilles de positionnement. Prenez note le condition de le joint de le couvercle de courroie trapézoïdale. Remplacez si endommagé.



KM253

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.



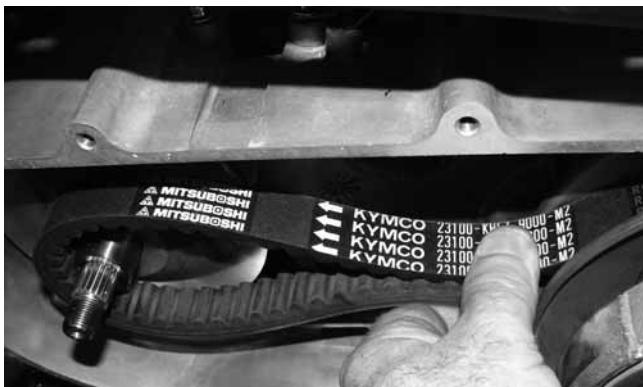
KM365

4. Tenez l'embrayage du centrifuge avec un support approprié; puis retirez l'écrou de retenue d'embrayage et collier d'embrayage.



KM366

5. Retirez le logement d'embrayage extérieur; puis retirez l'embrayage du centrifuge, la poulie menée et courroie trapézoïdale.



KM367

6. Retirez le collet de poulie motrice et la face d'entraînement mobile prenant soin de ne pas perdre les rouleaux.

Révision des composants du côté gauche

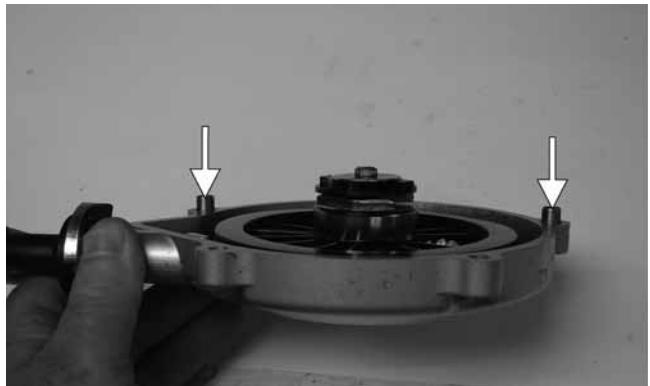
LANCEUR À RAPPEL (Utility)

⚠ AVERTISSEMENT

Portez toujours des lunettes de sûreté lors de la révision du lanceur à rappel.

Retrait/désassemblage

1. Retirez les vis à capuchon qui fixent le lanceur à rappel au couvercle de courroie trapézoïdale, puis retirez le lanceur. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



KM413A

⚠ AVERTISSEMENT

Durant la procédure de désassemblage, une pression continue vers l'arrière doit être exercée sur le dévidoir de manière à ce qu'il ne se déroule pas accidentellement, sous peine de blessures.

2. Faites tourner le dévidoir dans le sens horaire jusqu'à ce que le cran du dévidoir se trouve près du guide de la corde dans le boîtier. Guidez la corde dans le cran et laissez le dévidoir se dérouler lentement jusqu'à ce que toute la tension du ressort en spirale soit relâchée.

ATTENTION

Durant la procédure de désassemblage, assurez-vous que toute la tension du ressort soit relâchée avant de poursuivre.

3. Retirez la vis à capuchon. Prenez note la guide de cliquet, l'épaisseur et le ressort.



KM411

4. Libérez le dévidoir du boîtier en le soulevant délicatement et en vous assurant que le ressort en spirale ne se déloge pas du boîtier accidentellement.



KM402A

⚠ AVERTISSEMENT

Soyez prudent lorsque vous soulevez le dévidoir du boîtier. Portez des lunettes de sûreté afin d'éviter les blessures.

5. Retirez le couvercle protecteur de la poignée du lanceur et sortez la corde de la poignée, puis dénouez le nœud de la corde et retirez la poignée. Prenez note d'une rondelle plate.



KM408

■REMARQUE: Ne retirez pas le ressort en spirale à moins qu'il soit nécessaire de le remplacer. Le ressort devrait être inspecté visuellement afin d'épargner du temps. S'il soit nécessaire de le remplacer, suivez les étapes 6 et 7.

6. Retirez le ressort du boîtier en le soulevant par son extrémité. Maintenez la partie restante du ressort avec vos pouces et relâchez tour à tour chacun de vos pouces afin de permettre au ressort de se libérer gracieusement du boîtier.

7. Déroulez la corde du dévidoir et retirez-la.

Nettoyage et inspection

1. Nettoyez tous les composants.
2. Inspectez les ressorts et le cliquet afin de repérer l'usure ou les dommages.
3. Inspectez le dévidoir et le boîtier afin de repérer les fissures ou les dommages.
4. Inspectez l'arbre afin de repérer l'usure, les fissures ou les dommages.
5. Inspectez la corde afin de repérer les bris ou les traces d'effilochage.
6. Inspectez le ressort en spirale afin de repérer les fissures, la cristallisation ou les déformations.
7. Inspectez la poignée afin de repérer les dommages, les fissures ou la détérioration.

Assemblage/installation

1. Si le ressort en spirale a été retiré, installez-le dans le boîtier, son extrémité extérieure autour de la patte de fixation du boîtier, puis enroulez-le dans le sens antihoraire jusqu'à ce qu'il soit complètement installé.

■REMARQUE: Le ressort en spirale doit reposer uniformément dans le boîtier du dispositif.

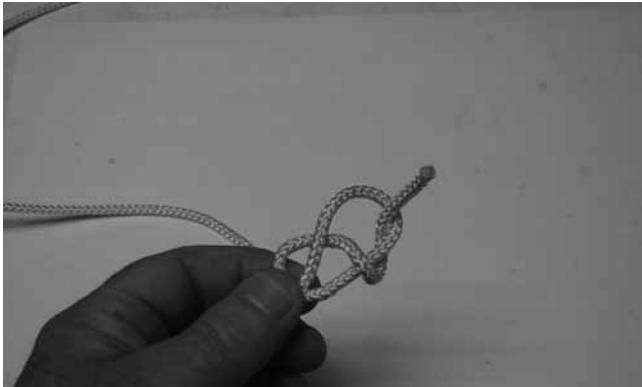


KM402

2. Passez la corde à travers le trou du dévidoir, faites un nœud à son extrémité, puis enroulez la corde autour du dévidoir dans le sens horaire, en laissant environ 50 cm (20 po) de corde libre.
3. Appliquez de la graisse de basse température sur le ressort et le moyeu.
4. Passez l'extrémité de la corde à travers le trou de guidage du boîtier, puis à travers la poignée et la rondelle. Faites-y un double nœud, puis installez le couvercle protecteur sur la poignée.



KM400



KM405

5. Alignez le crochet intérieur du ressort en spirale avec le cran du l'épaisseur de dévidoir.



KM402A

6. Installez les cliquettes en vous assurant les extrémités sont correctement orientés sur le dévidoir.



KM397A

7. Installez l'épaisseur, le ressort et la guide de cliquet en vous assurant qui les goupilles de cliquet engagez la guide.



KM401

8. Tenez le guide de cliquet vers le bas en place sur les goupilles de cliquet et fixez avec la vis à capuchon enduite avec Loctite bleu n° 243. Serrez bien.



KM410

9. Avec les 50 cm (20 po) de corde exposée, accrochez la corde au cran du dévidoir.
10. Faites tourner le dévidoir de quatre tours dans le sens horaire, puis dégagez la corde du cran et laissez-la se rétracter.
11. Tirez sur la corde deux ou trois fois afin de vérifier si sa tension et extendeur de cliquet sont correctes.



KM412

■REMARQUE: Vous pouvez augmenter la tension du ressort en augmentant le nombre de rotations lors de l'étape 10.

12. Positionnez le lanceur à rappel sur le couvercle du côté gauche, puis serrez les quatre vis à capuchon bien.

COUVERCLE DE COURROIE TRAPÉZOÏDALE

1. Inspectez le roulement pour usure excessive, rudesse ou grippage lorsqu'il tourne, étanchez la condition et fixez le montage dans le couvercle de courroie trapézoïdale.

■REMARQUE: Si le roulement est usé excessive, tourne brutalement, ou des joints des roulements sont desserrés, le roulements doivent être remplacés.



KM254

2. Inspectez le couvercle de courroie trapézoïdale pour fissures, tordus, et des goupilles d'alignement desserrés.

■REMARQUE: Si le couvercle de courroie trapézoïdale est fissuré ou déformé ou si le roulement est desserré dans le couvercle, le couvercle doit être remplacé.

POULIE MOTRICE

1. Retirez la plaque de rampe du face d' entraînement mobile; puis inspectez les guides de la plaque de rampe et le rouleau de poids pour endommage ou usure excessive.



KM266

2. Inspectez les surfaces avant des faces d' entraînement stationnaire et mobile pour cannelures, crans ou décoloration.



KM394A

3. Inspectez le collet de poulie motrice pour usure ou endommage. Mesurez le diamètre externe de la surface coulissant de collet de poulie menée. La limite d'entretien minimale est 26,94 mm.



KM389

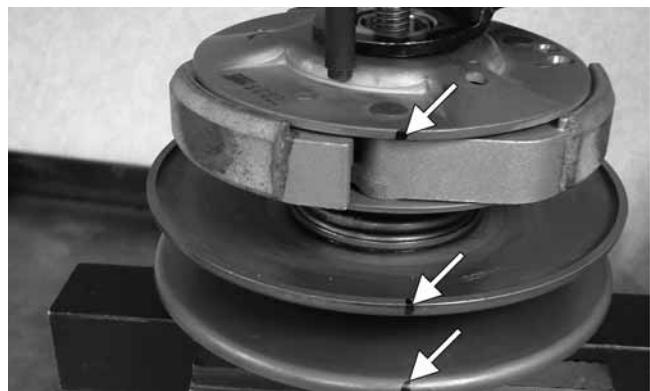
ENSEMBLE DE POULIE MENÉE/ EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

Désassemblage

⚠ AVERTISSEMENT

Cette procédure comprend la détente d'un ressort comprimé. NE tentez PAS le désassemblage sans les outils appropriés.

1. Placez la poulie menée sur un comprimeur de ressort approprié; puis marquez les faces des poulies et l'embrayage du centrifuge pour alignement lorsque l'assemblage.



KM374A

2. Fixez l'embrayage du centrifuge avec le compresseur de ressort; puis retirez l'écrou de plaque d'embrayage.



KM373

3. Relâchez le pression de ressort et retirez l'ensemble d'embrayage du centrifuge du poulie menée.



KM375

4. Retirez le ressort et l'assiette de ressort; puis retirez le collier de moyeu.



KM385

5. Retirez des quatre goupilles et bagues du le moyeu de face stationnaire; puis retirez la face mobile.



KM384



KM380

Inspection

1. Inspectez les faces de la poulie pour détecter l'usure, l'écaillage ou le rainurage.



KM394A

2. Inspectez les joints torique de la face mobile pour détecter les entailles, déchirures ou gonflements.

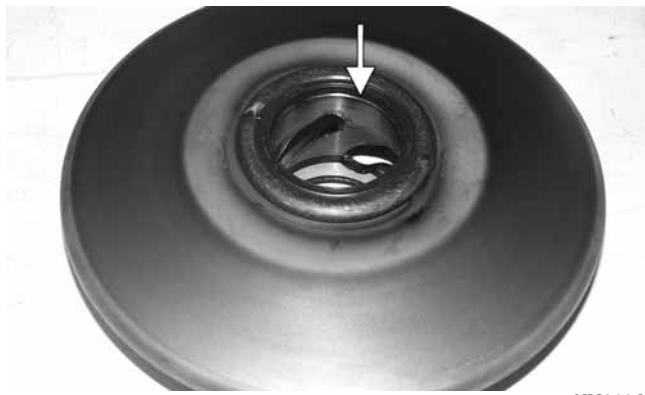


KM380A

3. Inspectez les deux joints pare-graisse de la face mobile pour détecter les entailles, coupures ou détériorations.



KM380B



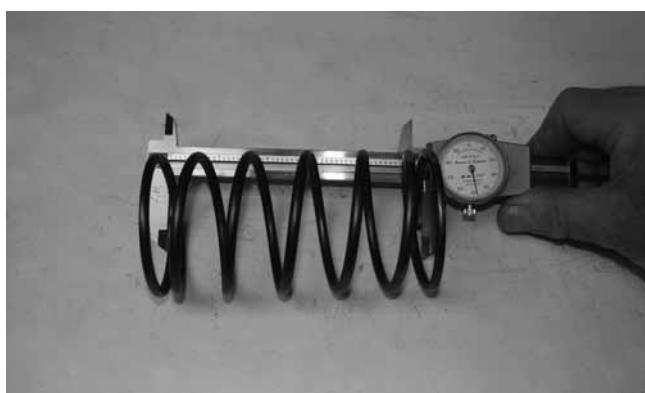
KM382A

4. Inspectez les axes et les bagues pour détecter l'usure, les endroits plats, le jeu ou des fendillements.



KM379

5. Mesurez le longueur librement de ressort de face menée. Si le longueur librement est moins de 131 mm, le ressort doit être remplacé.



KM376

6. Mesurez le moyeu de face stationnaire menée à l'aide d'un pied à coulisse. La limite d'entretien minimale est 39,93 mm.



KM378

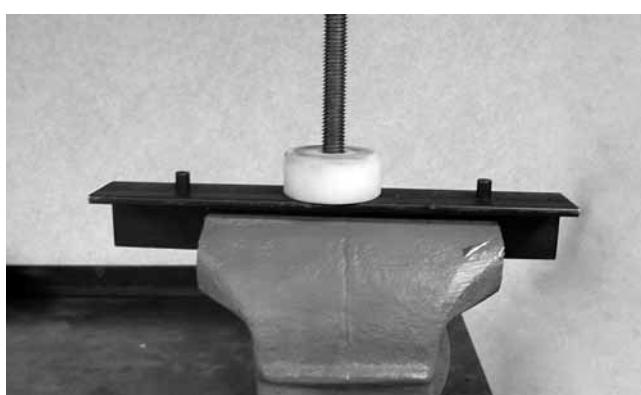
7. Mesurez le largeur de le revêtement de masselotte d'embrayage du centrifuge. La limite d'entretien minimale pour le revêtement est 0,5 mm.

■REMARQUE: Si tout revêtement de masselotte est moins de la limite d'entretien, l'assortiment complet doit être remplacée.

Assemblage

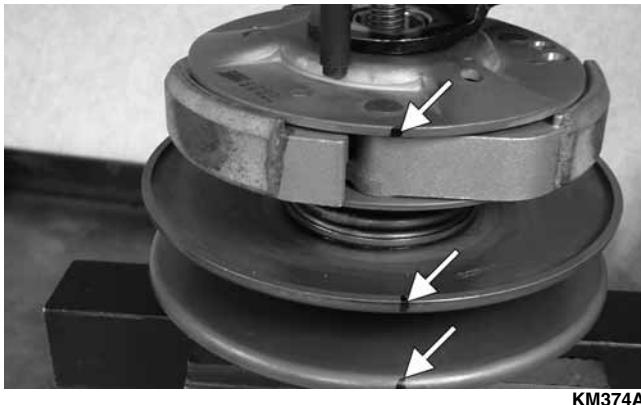
1. Placez la face fixe de la poulie menée sur la base du compresseur de poulie.

■REMARQUE: Assurez-vous que la pièce d'écartement est bien sur la base pour éviter d'endommager la face fixe quand le ressort est comprimé.



KX571

2. Appliquez de la graisse universelle sur les joints torique et graissez les joints de la face mobile; posez-les ensuite sur la face fixe en veillant à aligner correctement les repères.



KM374A

3. Posez les axes et pièces d'écartement dans le moyeu de la face fixe; garnissez ensuite les fentes de came de la face mobile de graisse universelle.



KM384

4. Installez l'assiette de ressort sur le moyeu et le moyen de la face mobile.



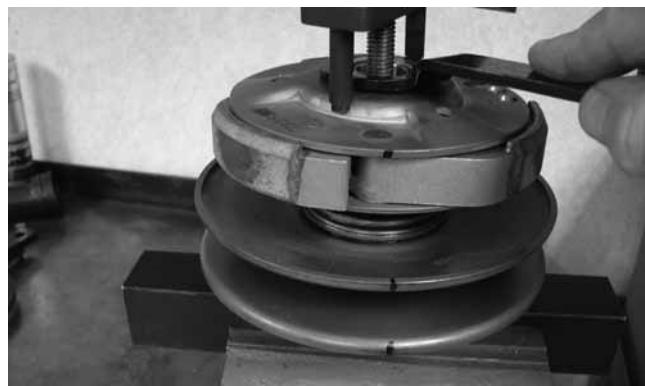
KM385

5. Placez le support de ressort sur le ressort; puis installez le ressort sur l'ensemble de poulie.



KM386

6. Positionnez l'ensemble d'embrayage du centrifuge, l'écrou de plaque d'embrayage et l'adaptateur de comprimer d'embrayage; puis à l'aide de l'écrou à aile de comprimeur d'embrayage, comprimez le ressort d'embrayage et installez l'écrou (enduites avec Loc-tite rouge n° 271).



KM373

7. À l'aide d'un support approprié, serrez l'écrou de plaque d'embrayage (enduites avec Locite rouge n° 271) à 43 lb-pi.

Installation des composants du côté gauche

- A. Poule motrice**
- B. Ensemble de poulie menée/embrayage du centrifuge**
- C. Couvercle de courroie trapézoïdale**

1. Installez la face d' entraînement mobile et le collet de poulie motrice sur le vilebrequin.
2. Ouvrez les faces de la poulie menée; puis insérez un coin approprié entre les faces pour tenir les faces ouvert.
3. Placez la courroie trapézoïdale sur la poulie et poussez la courroie vers le bas entre les faces des poulies; puis installez l'ensemble de poulie menée/embrayage du centrifuge sur l'arbre de transmission. Faire une boucle le courroie trapézoïdale sur le collet de poulie motrice.



KM262

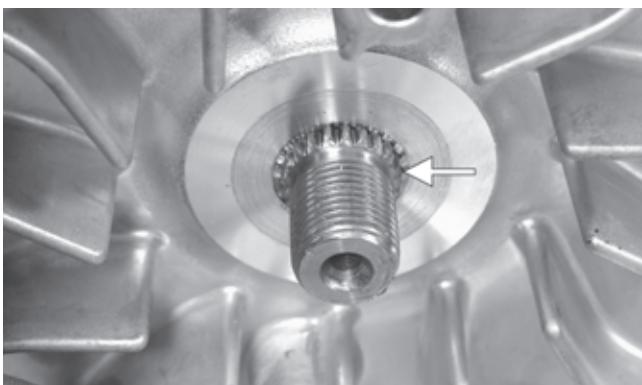


KM366



KM369

4. Positionnez la face d'entraînement stationnaire sur le vilebrequin et engagez les cannelures en vous assurant que les cannelures étende outre le moyeu de face de poulie.



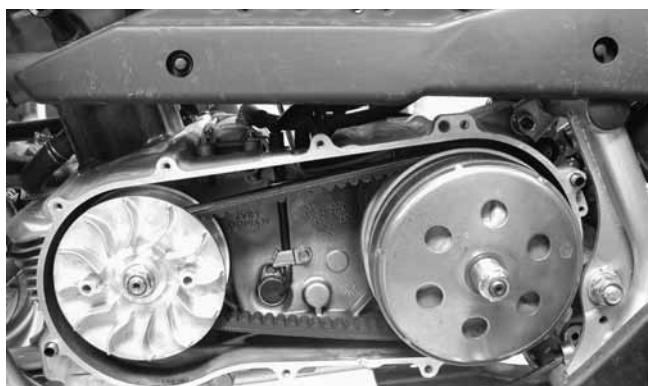
KM263A

5. Sur le Utility, installez le cliquet de démarrage sur le vilebrequin en vous assurant pour engager les cannelures; puis fixez avec l'écrou à bride et serrez à 68 lb-pi.



KM365

6. Installez le logement d'embrayage du centrifuge et le collet d'embrayage; puis fixez avec l'écrou à bride et serrez à 40 lb-pi.



KM253



KM368

7. Installez les goupilles d'alignement et un joint neuf sur le carter moteur; puis installez le couvercle de courroie trapézoïdale et fixez avec les vis à capuchon. Serrez bien.

8. Sur le Utility, installez le lanceur à rappel et fixez avec les vis à capuchon. Serrez bien.

Composants du côté droit

À CE STADE

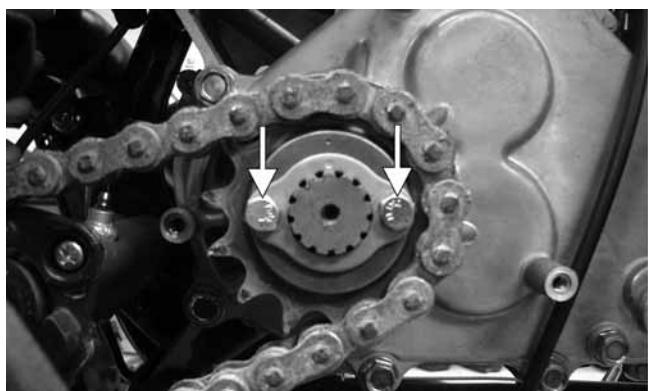
Pour la révision des composants centraux du carter moteur seulement, voyez la partie Retrait des composants du côté droit.

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

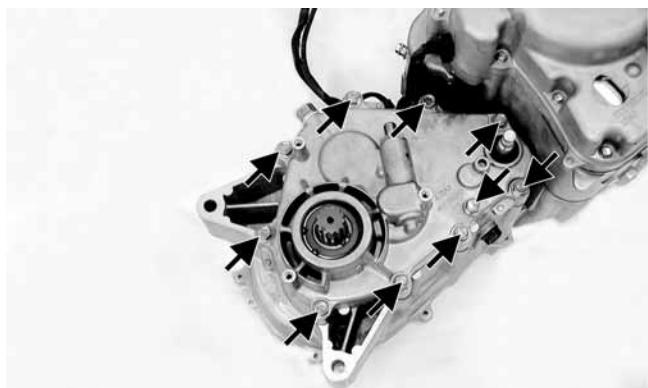
Il est possible que seul un désassemblage limité des composants soit nécessaire afin de réviser un composant spécifique. Prêtez attention aux mentions À CE STADE dans chaque sous-section.

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



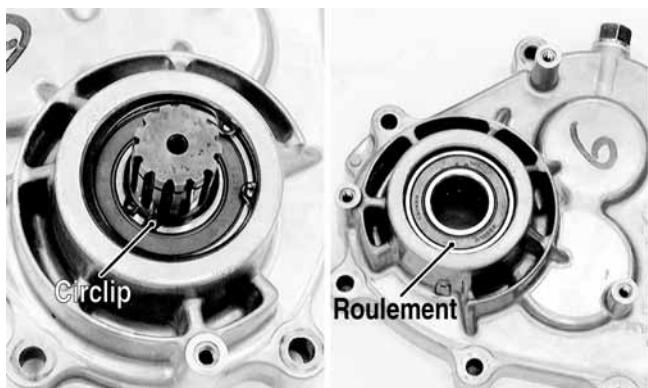
KM344A

3. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de carter de transmission au transmission; puis retirez le couvercle. Prenez note les goupilles de positionnement et le joint.



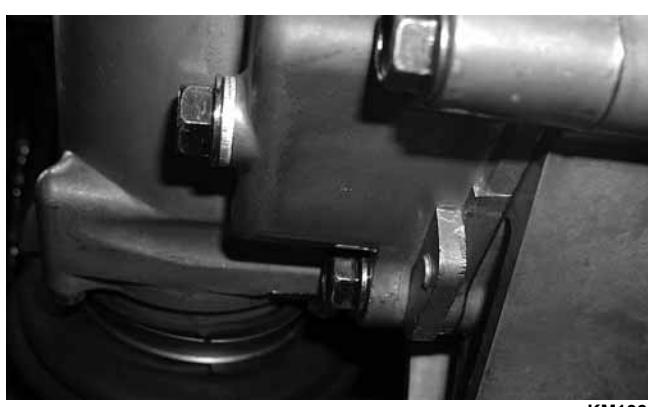
KM609A

4. Retirez le circlip de l'arbre de transmission de sortie; puis retirez l'arbre de transmission du couvercle de carter de transmission.



KM611A

5. Retirez l'arbre de marche; puis retirez le bouchon. Prenez note d'une boule de bouchon à cames de marche, un ressort et un joint/rondelle.



KM106

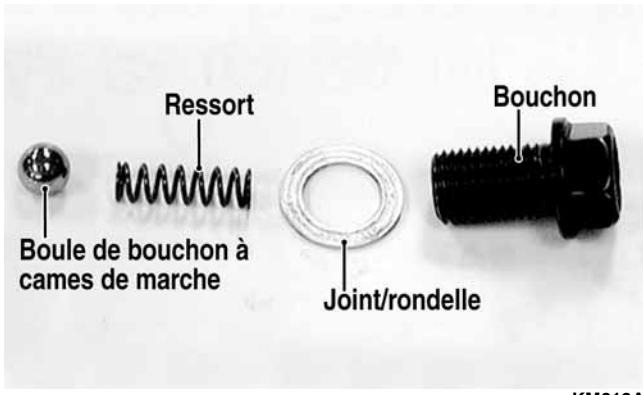
2. Retirez le couvercle de pignon d'entraînement; puis retirez les vis à capuchon et la plaque de retenue qui fixent le pignon à l'entraînement de sortie et retirez le pignon.



KM677A



KM622A

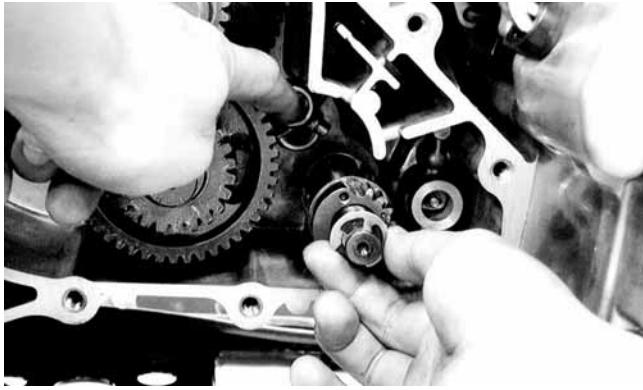


KM619A

6. Retirez l'arbre de guide du fourche de marche; puis tenez la fourche de marche à partir de la came de marche et retirez la cames de marche.

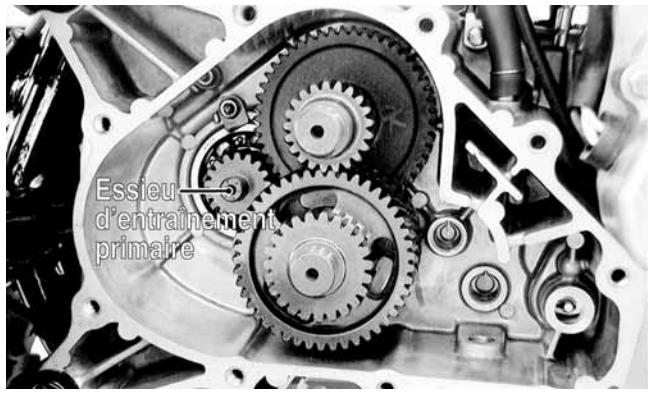


KM620A



KM621

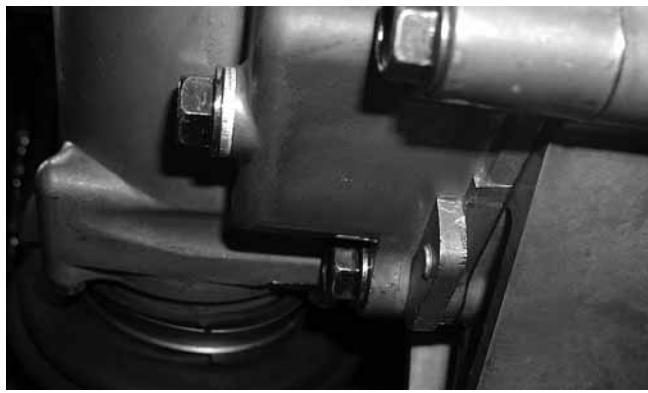
7. Retirez la fourche de marche; puis retirez l'ensemble d'arbre principal.



KM627B

A. Transmission (Utility)

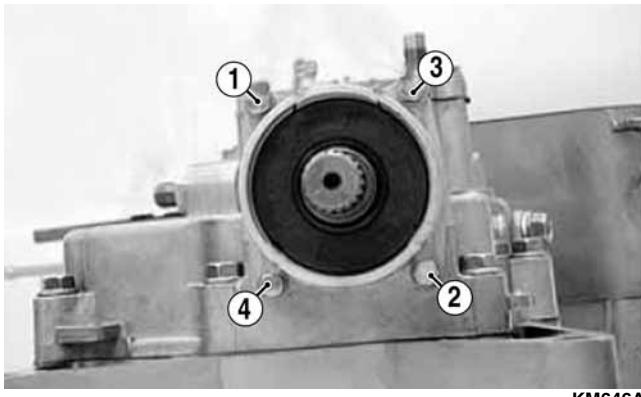
1. Vidangez le lubrifiant de transmission dans un récipient approprié; puis installez le bouchon de vidange et serrez à 21 lb-pi.



KM106

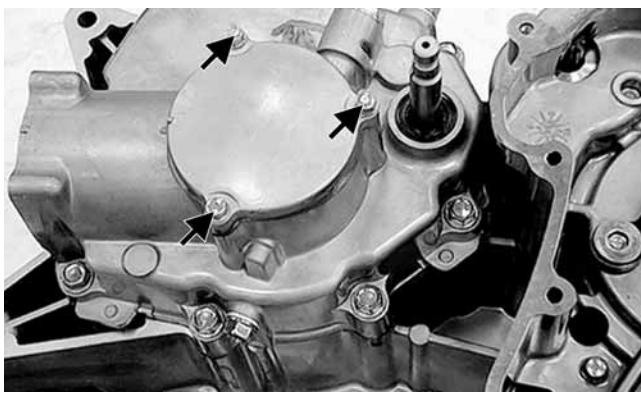
■REMARQUE: Si le moteur n'est retiré, retirez l'ensemble de bras oscillant (voyez Suspension).

2. En alternant d'un côté à l'autre, retirez des quatre vis à capuchon qui fixent l'ensemble d'engrenage biseau menée secondaire au couvercle de carter de transmission; puis retirez l'ensemble. Prenez note d'un joint torique.



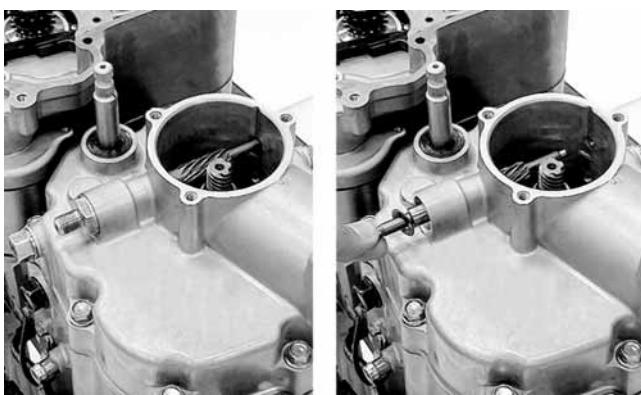
KM646A

3. Retirez les trois vis à capuchon qui fixent le couvercle d'engrenage biseau d'entraînement secondaire; puis retirez le couvercle. Prenez note d'un joint.



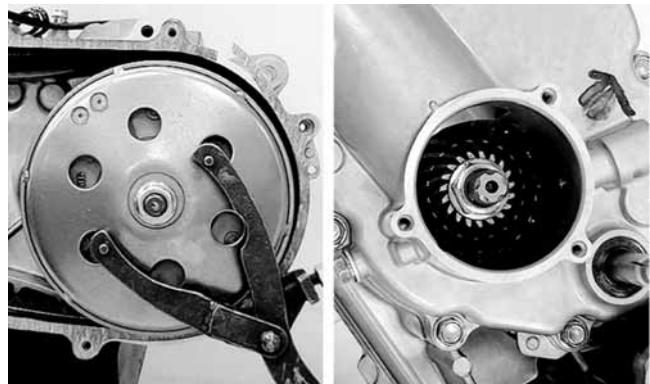
KM648A

4. Retirez l'écrou de retenue de l'engrenage de capteur de vitesse, la rondelle, et l'engrenage de capteur de vitesse.



KM649

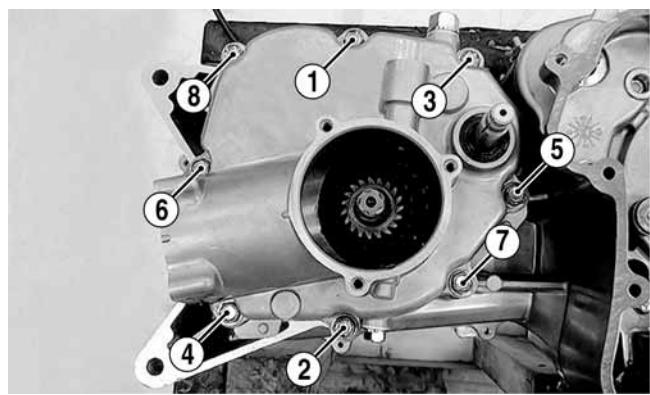
5. À l'aide d'un Clé à écrous pour tenir le logement d'embrayage du centrifuge; retirez l'écrou qui fixe l'engrenage biseau d'entraînement secondaire à l'arbre de transmission.



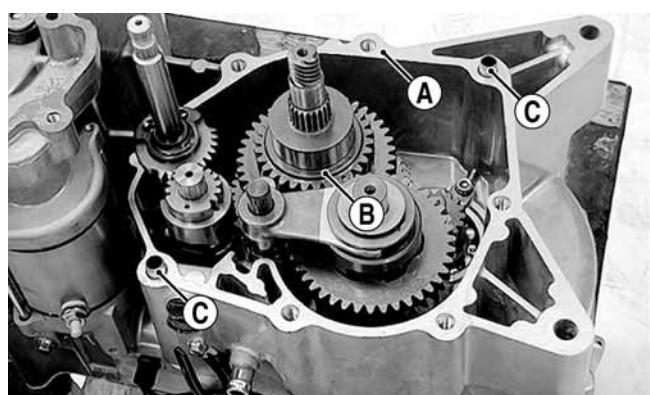
KM650

■REMARQUE: Si le moteur est retiré et les composants du côté gauche sont retirés, installez le logement d'embrayage du centrifuge sur l'arbre de transmission. Si les composants du côté gauche ne sont pas retirés, voyez Retrait des composants du côté gauche dans cette section. Retirez le couvercle de courroie trapézoïdale seulement.

6. Retirez les huit vis à capuchon qui fixent le couvercle de carter de transmission au carter de transmission; puis retirez le couvercle. Prenez note d'un joint (A), l'engrenage biseau d'entraînement secondaire, une rondelle (B) et des deux goupilles d'alignement (C).

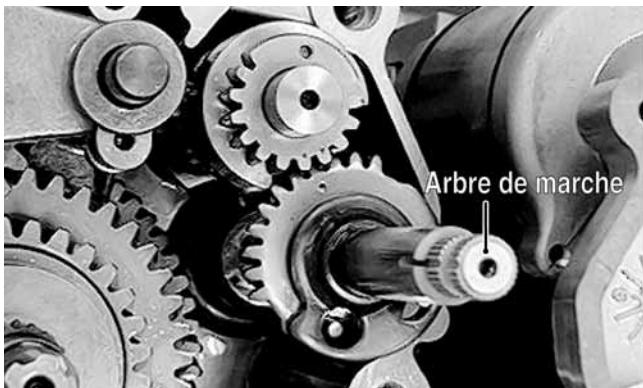


KM651A

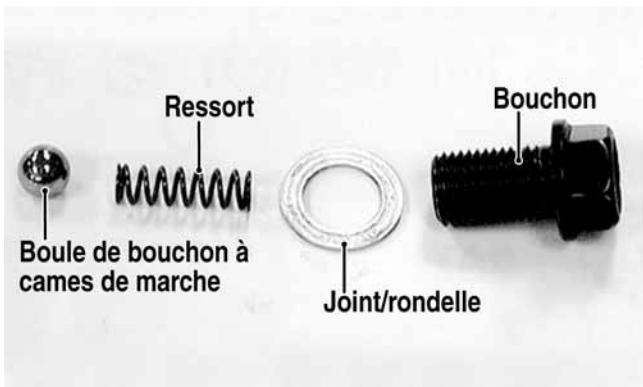


KM652A

7. Retirez l'arbre de marche; puis retirez le bouchon, le joint/rondelle, le ressort et la boule de bouchon à cames de marche.



KM677A



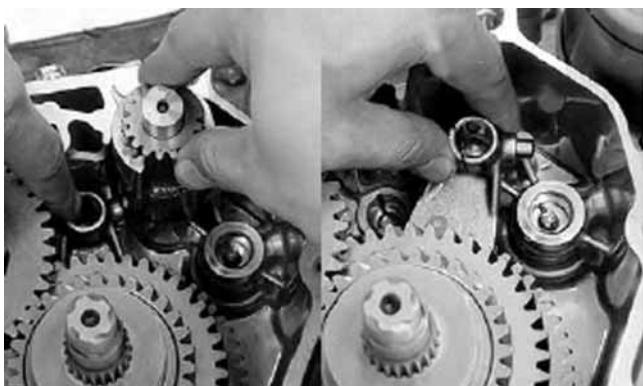
KM619A

8. Retirez l'arbre de guide du fourche de marche; puis retirez la fourche de marche supérieure et la cames de marche.



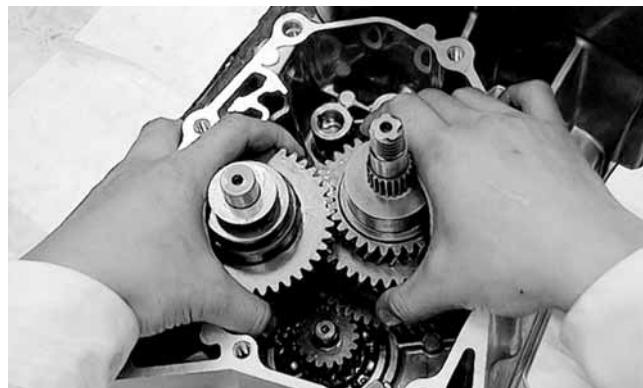
KM679A

9. Retirez la fourche de marche inférieure.



KM680

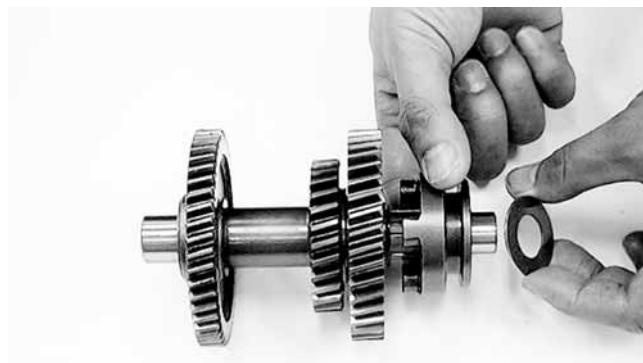
10. Retirez l'arbre de renvoi et l'arbre de transmission à un ensemble.



KM681

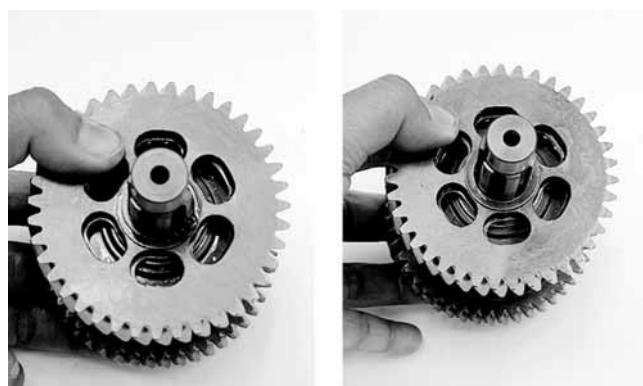
11. Pour désassemblage l'arbre de renvoi, respectez la procédure suivante.

- A. Retirez la rondelle de butée et le crabot d'embrayage d'engrenage haute.



KM684

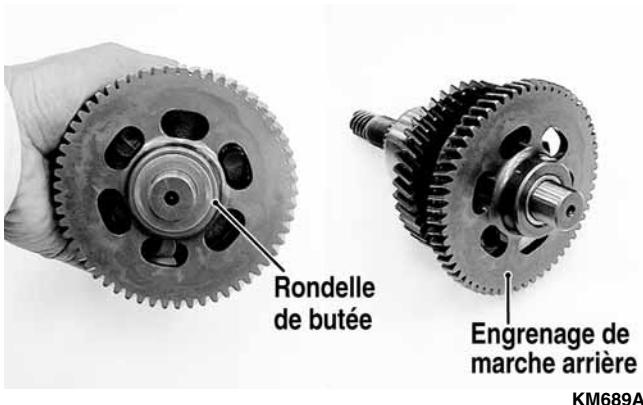
- B. Retirez la rondelle et le circlip de l'engrenage menée haute; puis retirez l'engrenage motrice haute et la rondelle de butée.



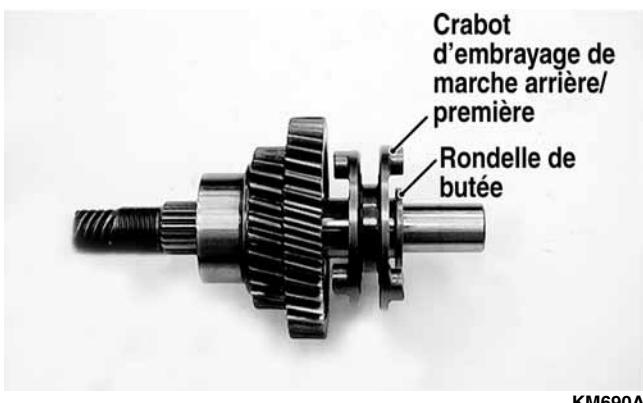
KM685

12. Pour désassemblage l'arbre de transmission, respectez la procédure suivante.

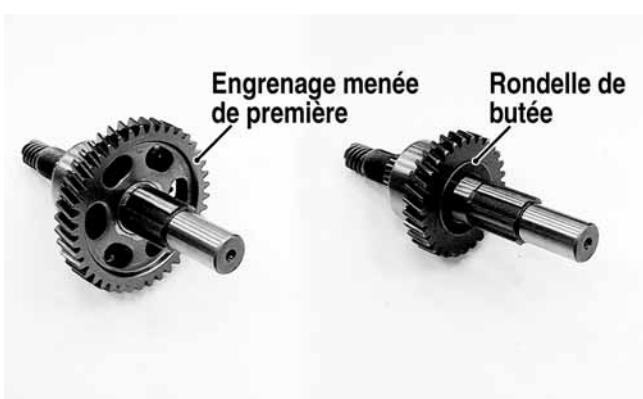
- A. Retirez la rondelle de butée; puis retirez l'engrenage de marche arrière.



- B. Retirez une rondelle de butée et le crabot d'embrayage marche arrière/première.



- C. Retirez la rondelle et l'anneau à ressort de l'engrenage menée de première; puis retirez l'engrenage menée de première et la rondelle de butée.



13. Pour démonter l'ensemble d'engrenage biseau menée secondaire, respectez la procédure suivante.

- A. Fixez le joint de cardan à l'aide d'un étau approprié; puis engagez l'extrémité de sortie de l'arbre avec le joint de cardan.



- B. Retirez l'écrou qui fixe l'engrenage biseau menée; puis retirez l'engrenage. Prenez note d'une rondelle.



- C. Retirez l'arbre et logement du le joint de cardan et retirez l'arbre du logement.

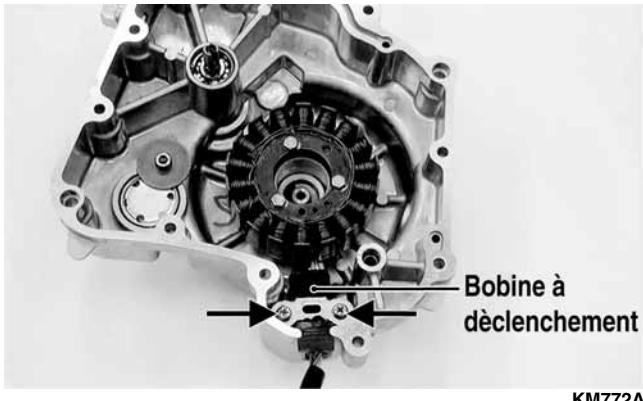
■REMARQUE: Si les composants du côté gauche sont branché, retirez l'embrayage du centrifuge/poule menée.

- B. Pompe d'eau**
C. Bobine à déclenchement
D. Bobine de stator
E. Bloc rotor/volant moteur

À CE STADE

Pour retirer/réviser la pompe à eau, voyez Carburant/lubrification/refroidissement.

14. Retirez le couvercle de carter moteur droit (voyez Carburant/lubrification/refroidissement - Pompe à eau).
15. Retirez les vis de montage de bobine à déclenchement; puis retirez le plateau de retenue de fils.



KM772A

16. Retirez les trois vis à capuchon qui fixent la bobine de stator au couvercle de carter moteur; puis retirez la bobine de stator et le bobine à déclenchement.

ATTENTION

Prenez extrêmement soin d'éviter d'endommager ou de court-circuitée le filetage.

17. Retirez la conduite d'huile et ressort du l'extrémité de le vilebrequin; puis tenez le bloc rotor/volant moteur avec d'outil de support appropriée et retirez l'écrou de volant moteur et la rondelle.

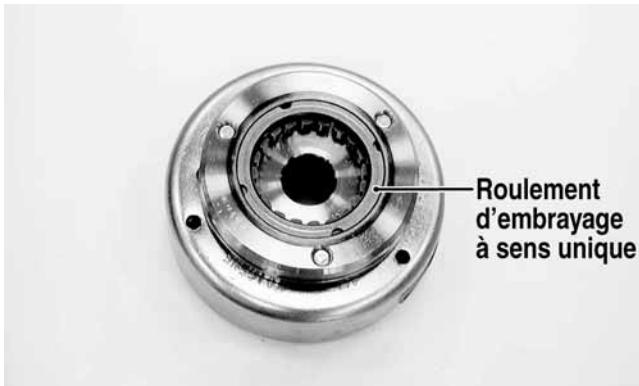


KM774

18. Installez l'extracteur de volant moteur et le protecteur de vilebrequin; puis retirez le bloc rotor/volant moteur. Prenez note d'un clé et le roulement d'embrayage à sens unique de démarreur.



KM775



KM766A

■REMARQUE: Le roulement d'embrayage à sens unique est orientée par direction et fonctionnera seul s'il est installé correctement. Prenez note les repères ou flèches quand retirées.

☞ À CE STADE

Pour nettoyer la bobine de stator, voyez Système électrique.

☞ À CE STADE

Pour nettoyer la bobine à déclenchement, voyez Système électrique.

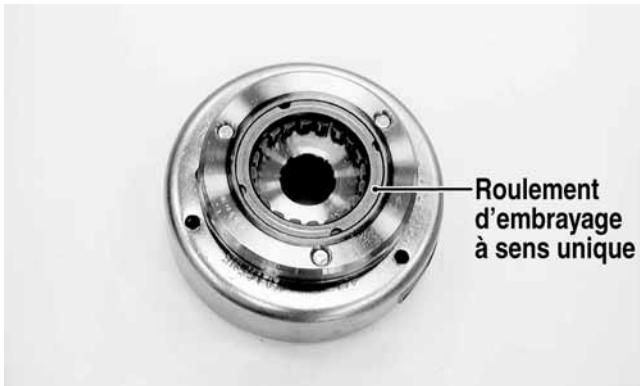
F. Pompe à huile

■REMARQUE: Les étapes 14 à 18 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

19. Retirez le bloc rotor/volant moteur (voyez Bloc rotor/volant moteur dans cette sous-section).
20. Retirez l'engrenage d'entraînement de démarreur et places à un ensemble avec le bloc rotor/volant moteur pour garder le roulement d'embrayage à sens unique intact.

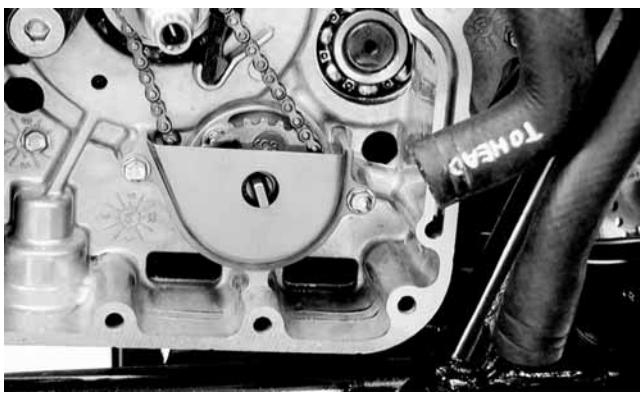


KM767A



KM766A

21. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le déflecteur d'huile au carter moteur et retirez le protecteur; puis retirez l'anneau de retenue qui fixe le pignon mené de pompe d'huile.



KM428



KM429

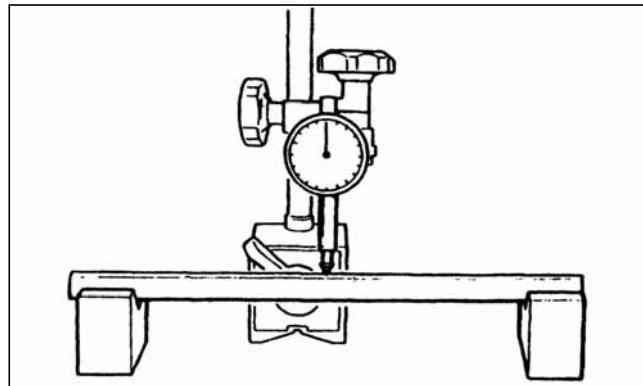
22. Retirez la chaîne d'entraînement de pompe à huile et pignon mené de pompe d'huile.
 23. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à huile au carter moteur et retirez la pompe d'huile.

Révision des composants du côté droit

TRANSMISSION (DVX)

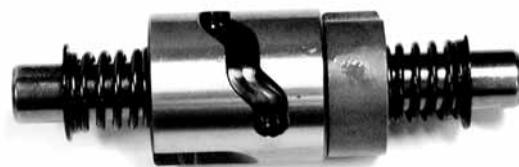
Inspection

1. Mesurez le déviation de l'arbre de guide du fourche de marche. Si le déviation est plus de 0,03 mm, l'arbre doit être remplacée.



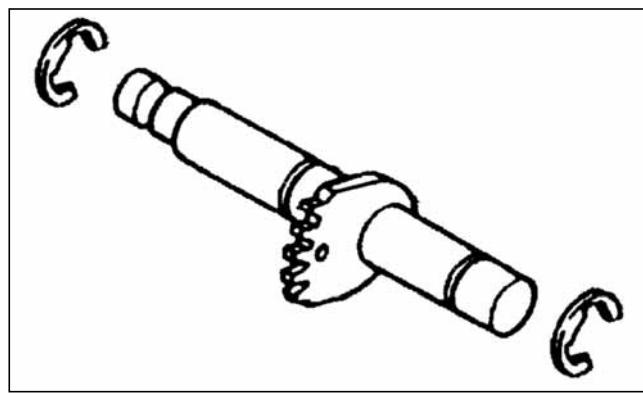
KM623

2. Inspectez les fourches de marche pour tordus, décoloration, les rayures ou usure excessive.
 3. Inspectez le cannelure de came de marche et l'engrenage de la came de marche pour usure excessive.



KM625

4. Inspectez l'arbre de marche et l'engrenage de l'arbre de marche pour usure excessive.



KM626

5. Inspectez tout dents d'engrenage afin l'écornurage, décoloration, les alvéoles ou usure excessive. Remplacez au besoin.
 6. Inspectez les crabots d'embrayage et surfaces conjuguées pour l'écaillage, l'arrondissement ou usure excessive. Remplacez au besoin.

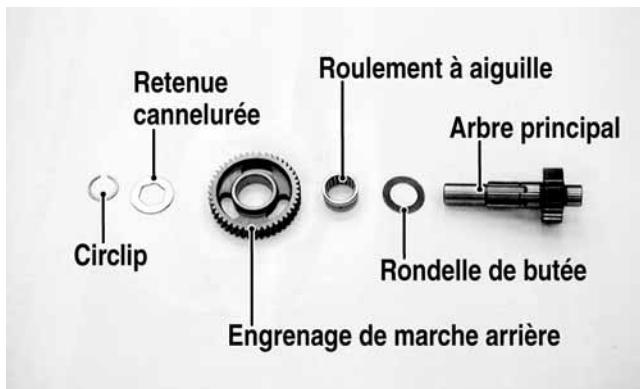


KM628

7. Inspectez toutes roulements, bagues, joints et les arbres pour un ajustement convenable, une surface conjuguée, ou décoloration. Remplacez au besoin.
8. Inspectez le logement et le couvercle de transmission pour fissures, les rayures ou l'écaillage de les calibres des roulements, ou décoloration de les carter.

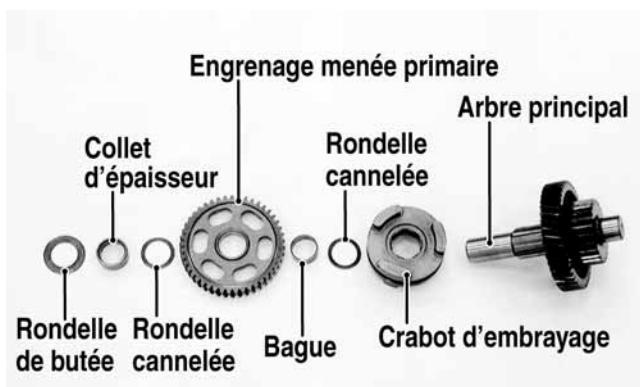
Assemblage

1. Placez la rondelle de butée, le roulement d'aiguille, l'engrenage de marche arrière et la retenue cannelurée sur l'arbre principal; puis fixez avec le circlip.



KM631A

2. Installez le crabot d'embrayage, la rondelle cannelurée, la bague et l'engrenage menée primaire sur l'arbre principal; puis installez le second rondelle cannelurée, le collet d'épaisseur, et la rondelle de butée. L'arbre principal est assemblée à présent et peut être installé.

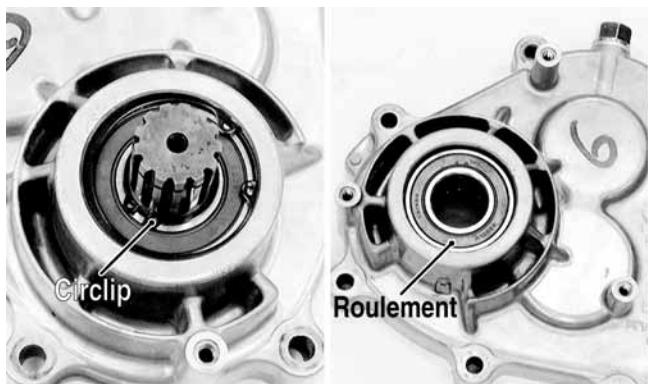


KM629A



KM628

3. Installez l'essieu d'entraînement dans le logement de transmission; puis fixez avec le circlip.



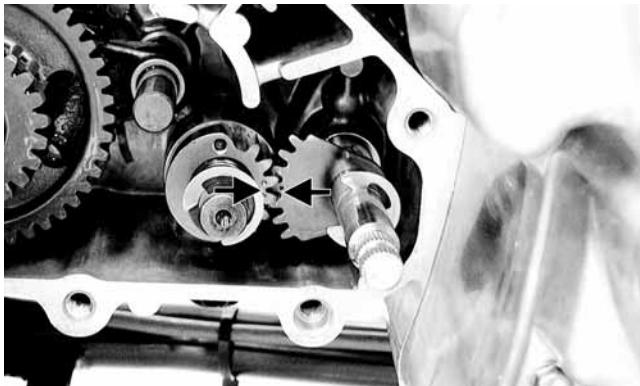
KM611A

4. Appliquez graisse tout purpose au lèvre de le joint de transmission principal; puis à l'aide d'un installateur approprié, installez le joint dans le carter d'engrenage.
5. Installez l'arbre de renvoi; puis en vous assurant que la rondelle de butée de l'arbre principal est en place, installez l'ensemble de l'arbre principal dans le carter d'engrenage.



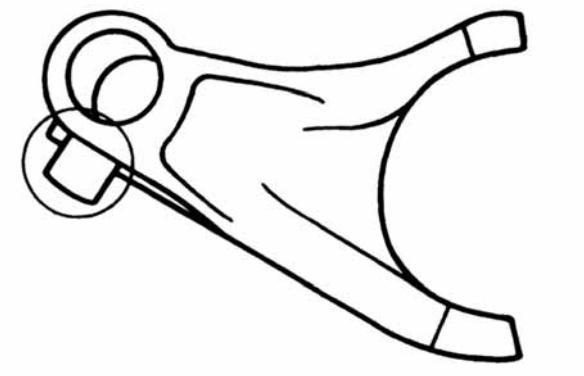
KM613A

6. Installez l'arbre de marche en vous assurant que la goupille dans le contacteur de position d'engrenage engage la fente dans l'arbre de marche et l'engrenage de l'arbre de marche est calagé correctement au cames de marche.



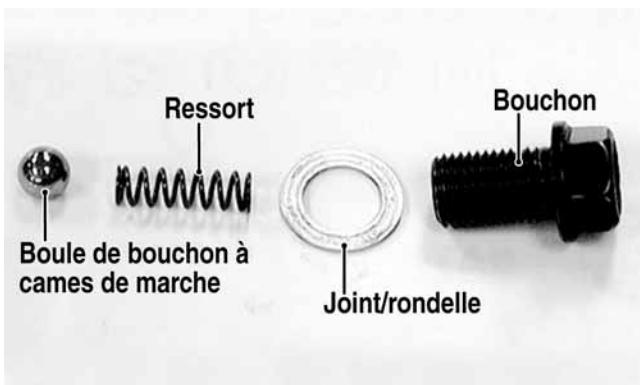
KM617A

7. Installez la boule de bouchon à cames de marche, le ressort, le joint/rondelle et bouchon (enduites avec Loctite rouge n° 271). Serrez à 35 lb-pi.



KM624

4. Inspectez l'arbre de marche et l'engrenage pour usure excessive. Vérifiez que le ressort n'est cassé.

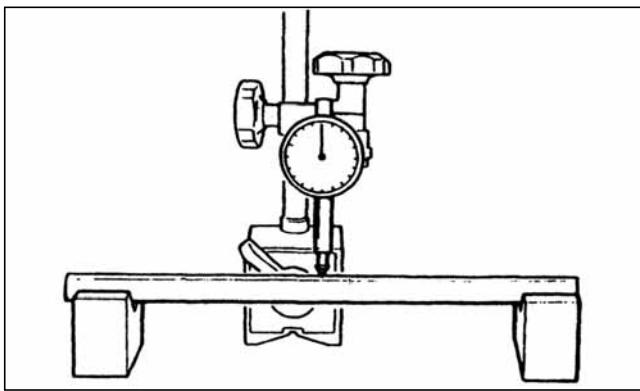


KM619A

TRANSMISSION (Utility)

Inspection

1. Mesurez le déviation de l'arbre de guide du fourche de marche. Si le déviation est plus de 0,03 mm, l'arbre doit être remplacé.



KM623

2. Inspectez les fourches de marche pour tordus, décoloration ou usure excessive.
3. Inspectez la cannelure de came de marche et l'engrenage à cames de marche pour usure excessive.



KM683

5. Inspectez tout dents d'engrenage afin l'écornurage, décoloration, les alvéoles, ou usure excessive. Remplacez au besoin.
6. Inspectez les crabots d'embrayage et surfaces conjuguées pour l'écaillage, l'arrondissement, ou usure excessive. Remplacez au besoin.
7. Inspectez tous roulements, bagues, joints et les arbres pour un ajustement convenable, une surface conjuguée, ou décoloration. Remplacez au besoin.
8. Inspectez le logement de transmission et le couvercle pour fissures, les rayures ou l'écaillage de les calibres des roulements, ou décoloration de les carter.
9. Inspectez les engrenages biseaux menée et d'entraînement afin l'écornurage, l'écaillage, ou usure excessive dans la cannelures. Remplacez au besoin.



KM422

- Inspectez le logement d'engrenage biseau mené secondaire pour fissures, roulements desserrés, ou signes de décoloration par la chaleur. Remplacez au besoin.
- Inspectez l'arbre mené afin les rayures, décoloration, ou cannelures usée.



KM421

ENGRENAGES SECONDAIRES

Vérification du jeu d'engrènement

- Retirez le couvercle d'engrenage d'entraînement conique secondaire.
- Installez un comparateur à cadran de manière à ce que le bout entre en contact avec l'engrenage conique mené secondaire.
- Montez la pointe indicatrice du comparateur mécanique sur l'engrenage conique mené secondaire (centré sur la dente d'engrenage).
- Tout en berçant l'engrenage conique mené d'avant en arrière, prenez note du jeu d'engrènement maximal indiqué par le comparateur.
- L'échelle de jeu d'engrènement acceptable va de 0,03 à 0,15 mm (0,001 à 0,006 po).

Correction du jeu d'engrènement

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

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

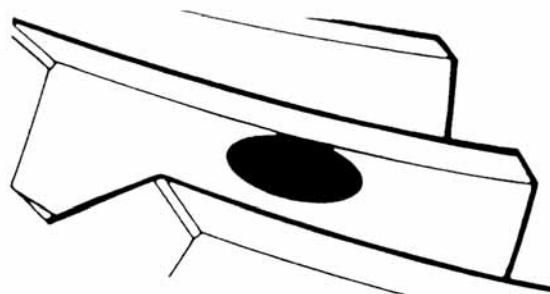
Jeu d'engrènement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,03 mm (0,001 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
De 0,03 à 0,15 mm (0,001 à 0,006 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,15 mm (0,006 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

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.

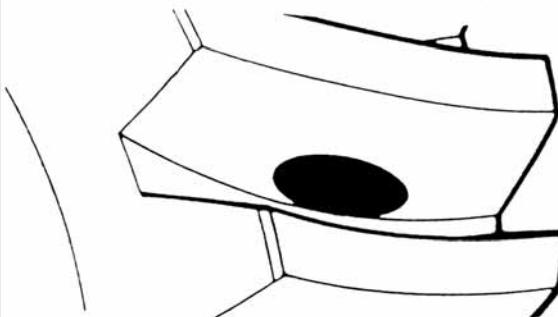
- Retirez l'arbre de sortie mené secondaire de la moitié gauche du carter moteur.
- Nettoyez les dents de l'engrenage conique mené secondaire des vieux résidus d'huile et de graisse.
- Appliquez une couche mince et uniforme de bleu à tracer sur plusieurs des dents de l'engrenage.
- Faites tourner l'engrenage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

Incorrect (contact aux dents du dessus)



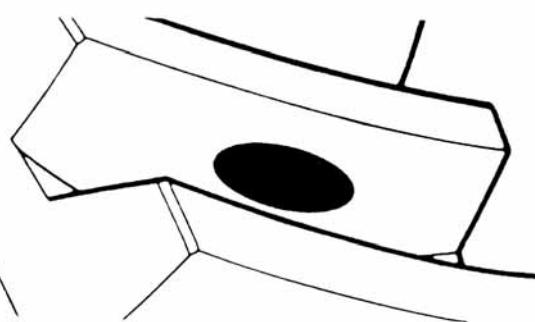
ATV-0103

Incorrect (contact aux dents de racine)



ATV-0105

Correct



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 cale
Contact au sommet	Augmentez l'épaisseur de cale
Contact à la base	Réduisez l'épaisseur de cale

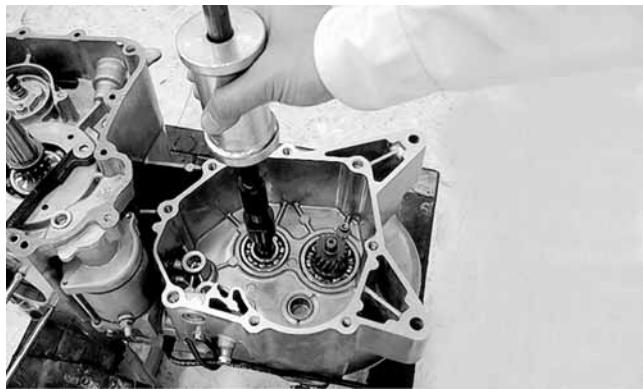
■REMARQUE: Pour corriger l'indentation, augmentez ou réduisez des cales au besoin sur les engrenages mené et d'embrayage secondaire également. Utilisez le tableau «Indentation/correction de cale» au-dessus pour la sélection des cales.

ATTENTION

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

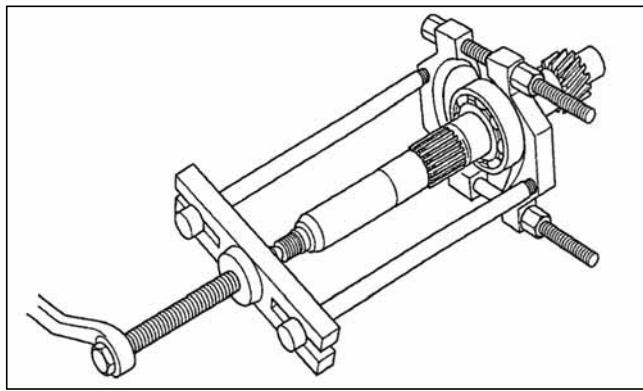
Assemblage

1. En utilisant le roulement approprié et des installateurs de joints, installez tous roulements et joints nécessités dans le carter de transmission et couvercle de carter.



KM696

2. Remplacez tous roulements et joints nécessités dans le carter de l'arbre d'engrenage biseau menée secondaire. Appliquez l'huile aux tous lèvres des joints.



KM695

3. Appliquez l'huile à l'arbre d'engrenage biseau menée secondaire puis installez le roulement dans le carter.



KM420

4. Installez la rondelle de butée plat et l'engrenage biseau menée de biseau sur l'arbre d'engrenage; puis à l'aide de le joint de cardan et l'étau pour tenir l'arbre, installez un écrou neuf et serrez à 72 lb-pi.



KM425

5. Utilisez un poinçon de centre pour tenir en place l'écrou au l'arbre menée.



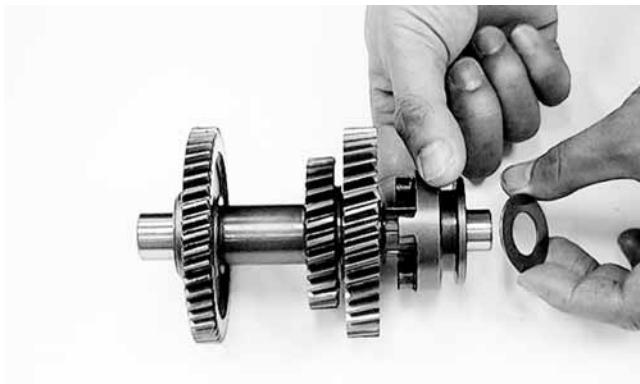
KM426A

6. Installez la rondelle de butée du engrenage menée haute sur l'arbre de renvoi; puis installez l'engrenage menée haute et fixez avec le circlip.



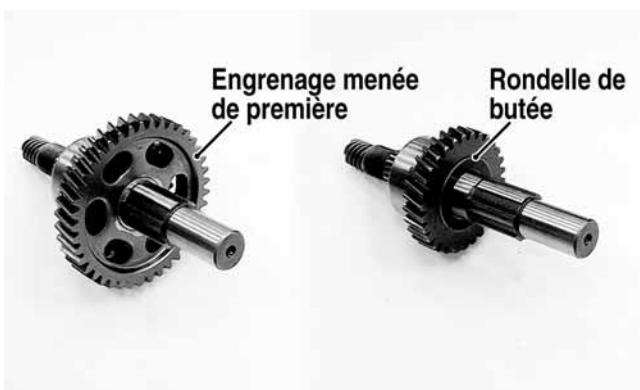
KM685A

7. Installez le crabot d'embrayage d'engrenage haute et la rondelle plate. À ce stade, l'arbre de renvoi est prête pour l'installation.



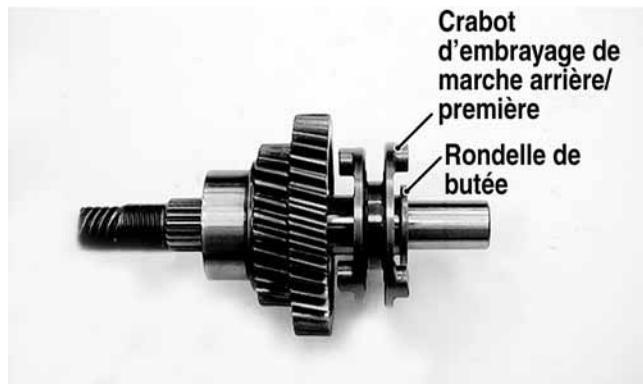
KM684

8. Installez la bague menée de première sur l'arbre de transmission; puis installez l'engrenage menée de première et la rondelle de butée. Fixez avec un anneau de retenue.



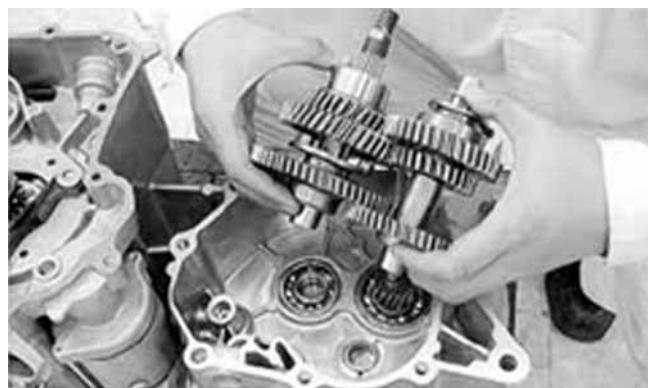
KM692A

9. Installez le crabot d'embrayage de marche arrière/première et la rondelle d'épaisseur; puis installez l'engrenage de marche arrière et la rondelle de butée de l'engrenage de marche arrière. À ce stade, l'arbre de transmission est prête pour l'installation.



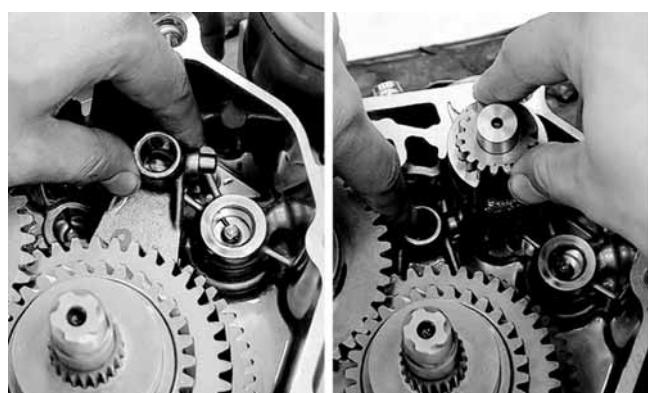
KM690A

10. Appliquez d'huile de moteur propre aux les arbres et les engrenages assemblés; puis installez l'arbre de renvoi et l'arbre de transmission simultanément dans le carter de transmission.



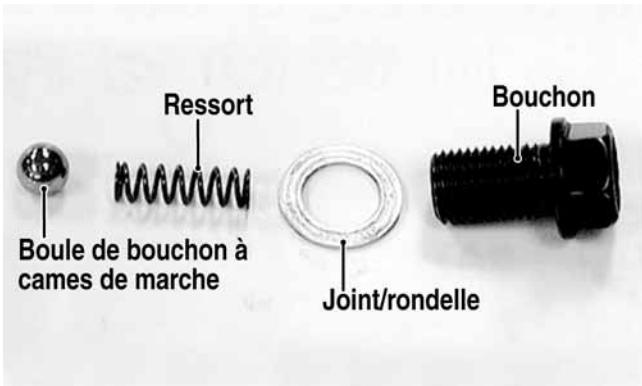
KM699

11. Installez la fourche de marche arrière première dans le crabot d'embrayage de marche arrière/première; puis installez la cames de marche dans le carter de transmission et engagez la goupille de fourche de marche dans la cannelure de came de marche appropriée.



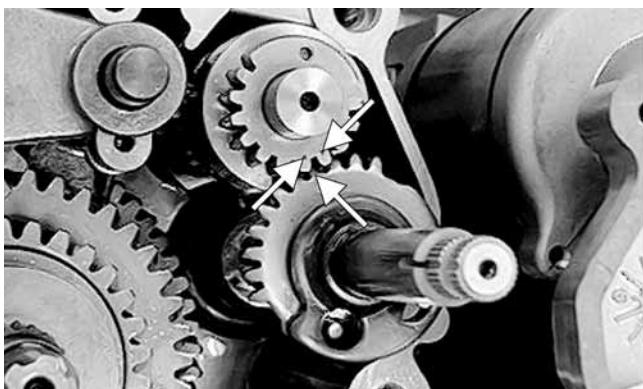
KM700

12. Installez le haute fourche de marche dans le crabot d'embrayage haute; puis engagez la goupille de fourche de marche dans la cannelure de came de marche appropriée.
13. Installez l'arbre de fourche de marche en vous assurant que les goupilles de fourche de marche sont engagés dans la cames de marche; puis installez la boule de bouchon à cames de marche, le ressort, le joint/rondelle et le bouchon (enduites avec Loctite rouge n° 271). Serrez à 20 lb·pi.



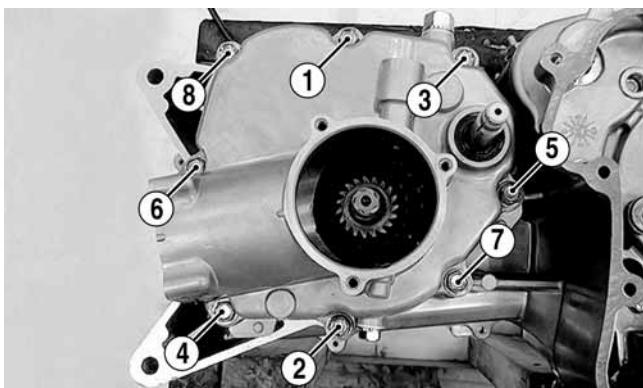
KM619A

14. Installez l'arbre de marche en vous assurant pour aligner la repère de calage entre les deux repères sur la came de marche.



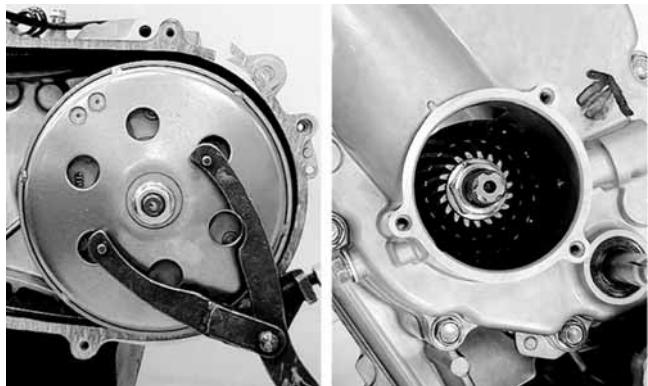
KM702

15. Installez les deux goupilles d'alignement, le joint et le couvercle de carter de transmission et fixez avec des huit vis à capuchon. Serrez en alternant d'un côté à l'autre à 20 lb-pi.



KM651A

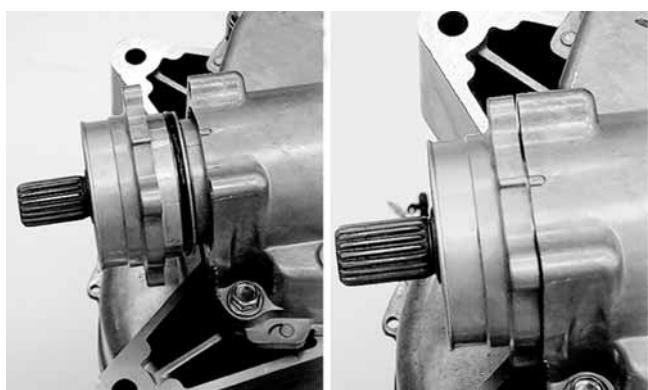
16. Installez une rondelle d'épaisseur et l'engrenage biseau d'entraînement sur l'arbre de transmission; puis pendant que vous tenez le logement d'embrayage du centrifuge avec un support approprié, fixez l'engrenage biseau avec un écrou neuf et serrez à 72 lb-pi.



KM650

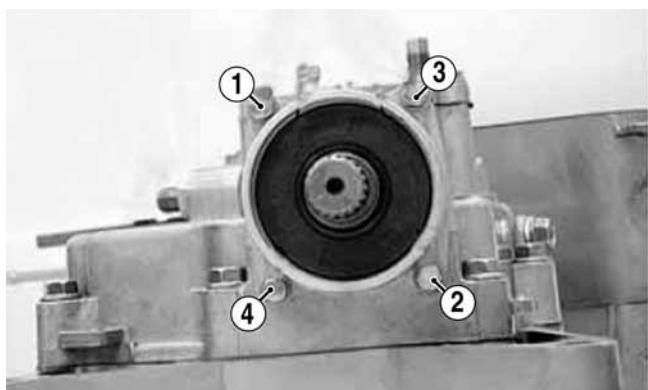
17. Utilisez un poinçon de centre pour tenir en place l'écrou à l'arbre de transmission.

18. Appliquez d'huile de moteur propre à un joint torique neuf et installez dans la rainure de logement d'engrenage biseau menée secondaire; puis avec les repères de index alignés, installez l'ensemble d'engrenage biseau menée secondaire dans le carter de transmission.



KM673

19. Fixez sans serrer l'ensemble de l'engrenage biseau menée secondaire à l'aide de les quatre vis à capuchon; puis en altérant d'un côté à l'autre, serrez les vis à capuchon jusqu'à installé complètement dans le logement transmission.

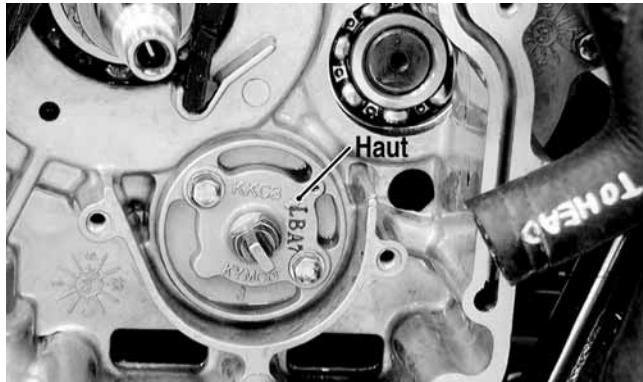


KM646A

Installation des composants du côté droit

A. Pompe à huile

1. Installez la pompe à huile avec la flèche sur la pompe vers le haut; puis fixez avec les deux vis à capuchon et serrez bien. Assurez-vous l'arbre tourne en librement après installation.



KM434A

2. Installez le pignon mené de pompe à huile et chaîne d'entraînement; puis fixez le pignon mené avec un anneau de retenue.
3. Installez le déflecteur de pompe à huile et serrez les vis à capuchon bien.

B. Bloc rotor/volant moteur

C. Bobine à déclenchement

D. Bobine de stator

4. Installez l'arbre de ralenti de démarreur et l'engrenage dans le carter moteur; puis installez l'huile d'engrenage menée de démarreur sur le vilebrequin.

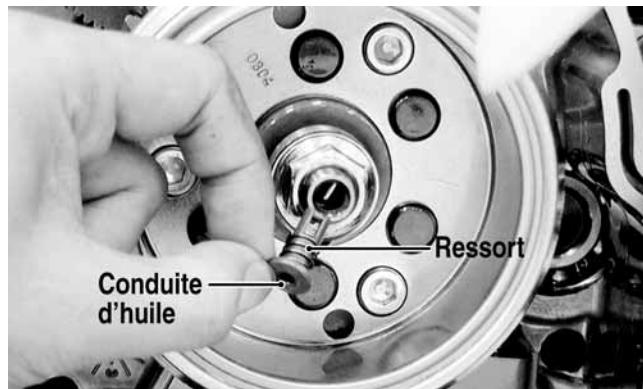


KM767

■REMARQUE: Assurez vous que le vilebrequin et les surfaces conjuguées de bloc rotor/volant moteur sont propre et secs en avant de installation de volant moteur.

5. Installez le clé dans le vilebrequin; puis avec le roulement à sens unique de démarreur installé correctement, placez le bloc rotor/volant moteur sur le vilebrequin et position la rainure de clé d'alignement avec le clé.

6. Fixez le bloc rotor/volant moteur sur le vilebrequin avec l'écrou et serrez à 47 lb-pi; puis installez le ressort et la conduite d'huile dans le vilebrequin.



KM773A

7. Installez la bobine à déclenchement et la bobine de stator dans le couvercle de carter moteur côté droit; puis fixez avec les pièces existant et serrez bien.

E. Pompe d'eau

☞ À CE STADE

Pour installer la pompe d'eau, voyez Carburant/lubrification/refroidissement.

F. Transmission

Voyez Révision de composants du côté droit dans cette sous-section.

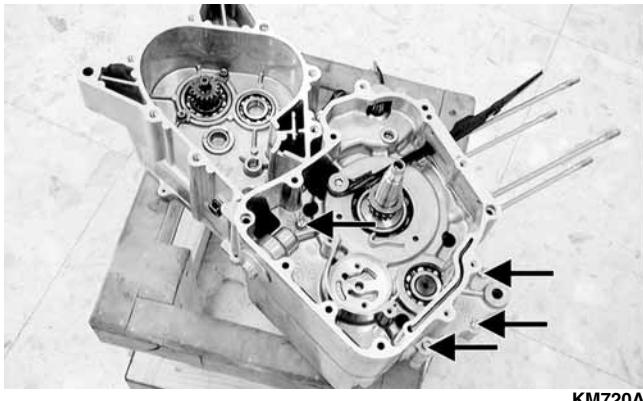
Composants centraux du carter moteur

■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.

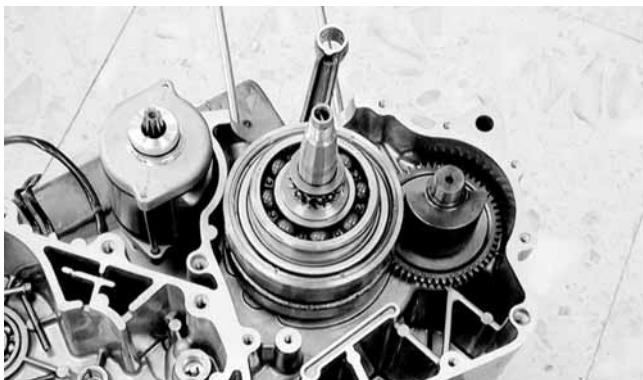


KM720A

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 des deux goupilles d'alignement et un joint.

Désassemblage d'une moitié du carter moteur

1. Retirez le vilebrequin du moitié de carter moteur gauche.



KM721

2. Retirez l'arbre du balancier du moitié de carter moteur gauche.



KM722

À CE STADE

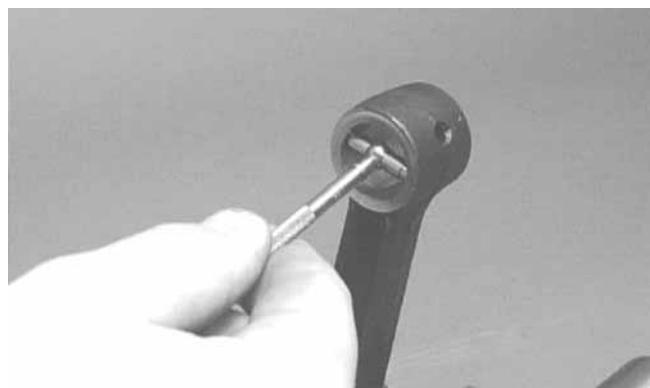
Pour la révision du vilebrequin, voyez la sous-section Révision des composants centraux du carter moteur.

Révision des composants centraux du carter moteur

VILEBREQUIN

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

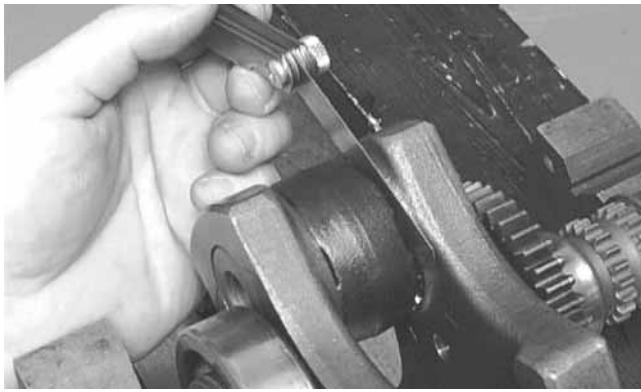
2. Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

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.

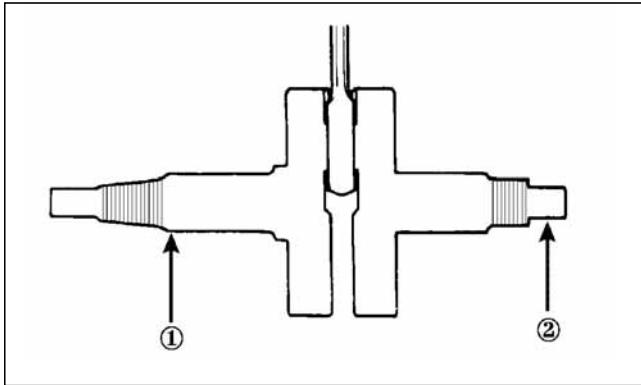


CC289D

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

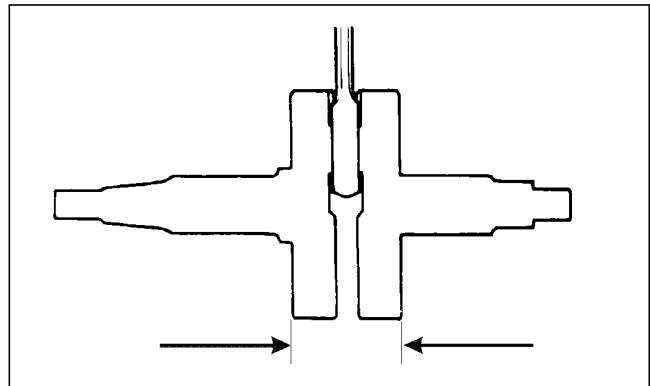
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

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-1077

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

ARBRE DU BALANCIER DU VILEBREQUIN

Inspection

Inspectez les dents d'engrenage et les surfaces des roulements pour ébréchures, décoloration ou usure excessive.

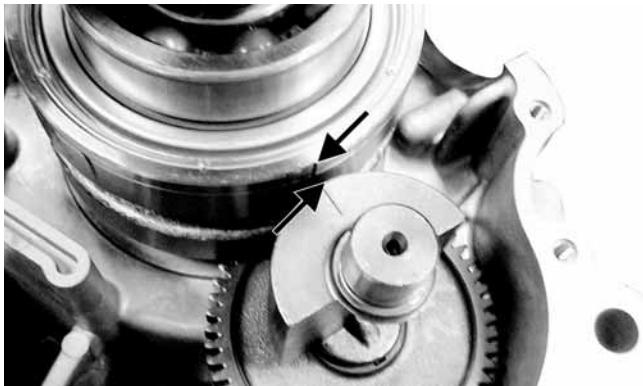


KM724

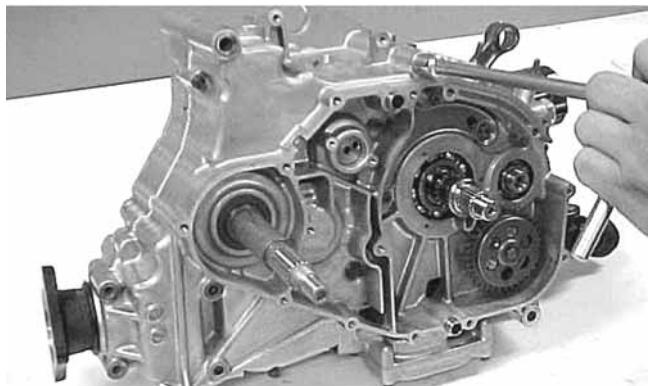
Assemblage d'une moitié du carter moteur

■REMARQUE: Pour faciliter l'assemblage, installez les composants sur la moitié gauche du carter moteur.

Pour assembler les composants de carter moteur centre, installez l'arbre du balancier dans la moitié de carter moteur côté gauche; puis alignez le repère de calage sur l'arbre du balancier avec le repère de calage sur le vilebrequin. Installez le vilebrequin.



KM728A

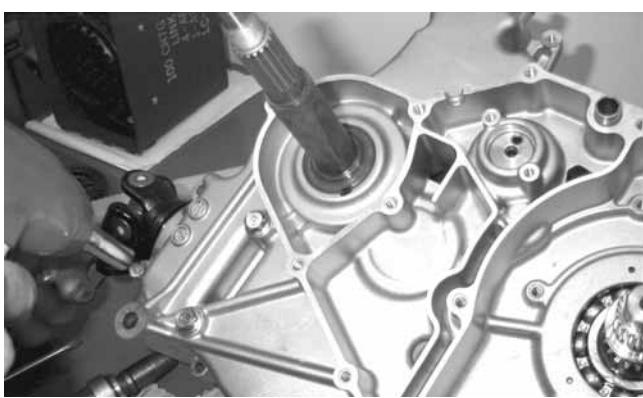


CC871

Raccordement des moitiés du carter moteur

- Assurez-vous que les goupilles d'alignement et un joint neuf soient en place et que les deux moitiés du boîtier soient propres et libres de toute graisse. Placez la moitié droite sur la moitié gauche.
- 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 installés.
- 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 le vilebrequin d'avant en arrière pour vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas lorsque vous resserez les vis à capuchon.



MD1008

- 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 le vilebrequin d'avant en arrière pour vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas lorsque vous resserez les vis à capuchon.

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

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

➤ À CE STADE

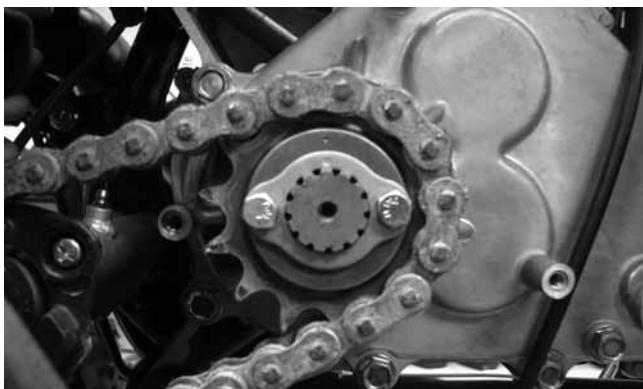
Une fois que vous en avez terminé avec les composants centraux du carter moteur, passez aux sections Installation des composants du côté droit, Installation des composants du côté gauche, et Installation des composants supérieurs.

Installation du moteur/de la transmission

DVX

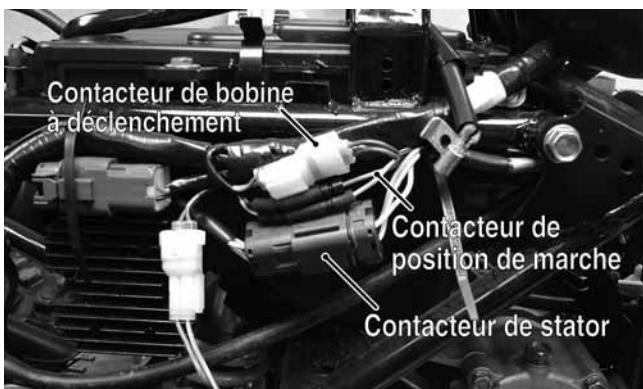
- Connectez un enleveur de moteur approprié au bossage de montage de moteur avant; puis enlevez le moteur/transmission dans le châssis du côté gauche. L'avant de le moteur/transmission devrait être installé en premier.
- Pendant vous enlevez l'avant de le moteur/transmission, traversez l'ensemble vers l'avant pour libérer les supports de moteur arrières; puis glissez le moteur/transmission dans les supports arrières.
- Baissez le moteur/transmission et installez les boulons traversant et les écrous carrière inférieurs et supérieurs. Serrez à la main seulement.
- Retirez l'enleveur de moteur du bossage de montage avant; puis installez les supports de montage de moteur gauche et droit et fixez avec les pièces existant. Serrez à la main seulement.
- Installez l'écrou et le boulon traversant de moteur avant; puis serrez les vis à capuchon de support de montage de moteur à 16 lb·pi.
- Serrez les écrous de boulons traversant de moteur à 29 lb·pi.
- Branchez la tringlerie de marche au bras de marche et serrez l'écrou bien.

8. Installez le pignon d'entraînement de sortie et la chaîne d'entraînement; puis fixez avec la plaque de retenue et des deux vis à capuchon. Serrez à 43 lb-pi et courbez les languettes vers le haut sur la plaque de retenue.

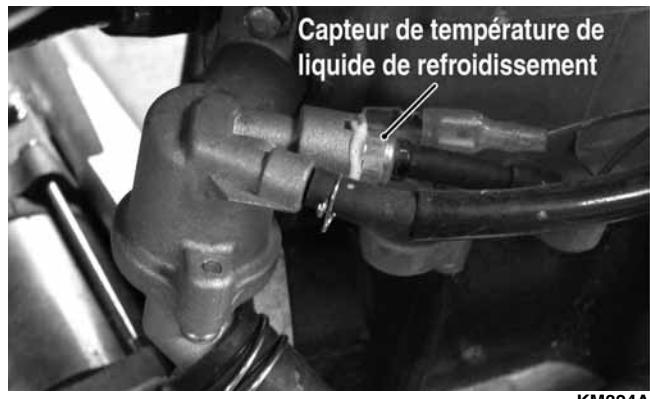


KM344

9. Installez le couvercle de pignon d'entraînement de sortie avec les pièces existant et serrez bien.
10. Branchez les tuyaux de refroidissement supérieur et inférieur au moteur et fixez avec les colliers. Serrez bien.
11. Branchez les bouteilles de refroidissement avant et arrière au logement de courroie trapézoïdale et fixez avec les colliers. Serrez bien.
12. Branchez le fil de démarreur au goupille de démarreur et fixez avec une rondelle et un écrou. Serrez bien.
13. Branchez le contacteur de stator, le contacteur de position de marche, et le capteur de température de liquide de refroidissement; puis fixez le câble de terre de moteur au moteur et serrez la vis à capuchon bien.



KM347A



KM324A

14. Installez la bobine (voyez Système électrique).
15. Installez le carburateur (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
16. Installez le silencieux/tuyau d'échappement (voyez Direction/châssis).
17. Installez le réservoir d'essence (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
18. Installez le logement du filtre à air (voyez Direction/châssis).
19. Installez la carrosserie (voyez Direction/châssis).
20. Installez la couvercle de panneau de réservoir d'essence.
21. Installez le plateau d'électroniques. Installez la batterie et branchez le câble positif; puis branchez le câble négatif.
22. Visez la quantité recommandées et qualité de liquide de refroidissement de moteur, l'huile de moteur et le lubrifiant de transmission.
23. Installez le siège.

Utility

1. Connectez un enleveur de moteur approprié au boussole de montage de moteur avant; puis enlevez le moteur/transmission dans le châssis du côté gauche. L'avant de le moteur/transmission devrait être installé en premier.



KM331

2. Pendant vous enlevez l'avant de le moteur/transmission, traversez l'ensemble vers l'avant pour libérer les supports de moteur arrière; puis engagez l'arbre de transmission biseau secondaire dans les cannelures de joint de cardan.



KM328

- Glissez le moteur/transmission vers l'arrière dans les supports de moteur arrière; puis installez les boulons traversant et les écrous arrières. Ne serrez pas à ce stade.
- Retirez l'enleveur de moteur du bossage de montage de moteur avant; puis installez les supports de montage de moteur au châssis. Serrez à la main seulement.



KM414

- Installez le boulon traversant de moteur avant; puis serrez les supports de montage de moteur à 16 lb-pi.



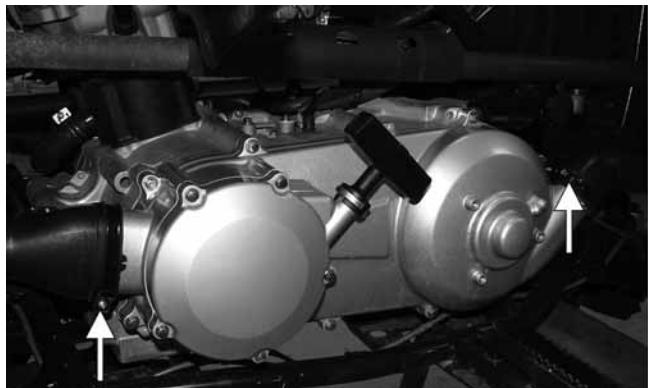
KM414A

- Serrez les écrous sur les boulons traversant deux arrières et un avant à 29 lb-pi.
- Branchez la tringlerie de marche à l'aide des les pièces existant.
- Installez la botte d'entraînement de sortie sur le logement d'engrenage menée biseau et fixez avec le collier qui existe.



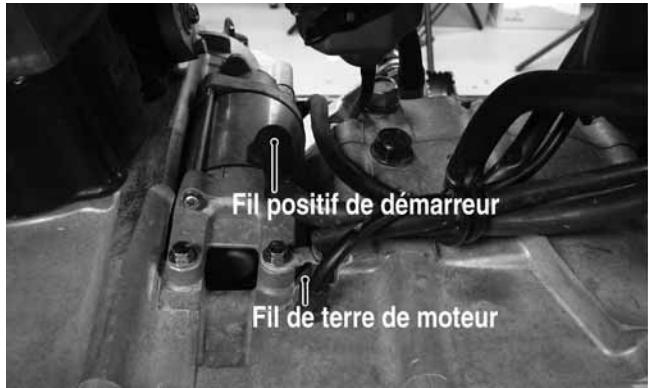
KM315A

- Branchez les bottes de refroidissement de la courroie trapézoïdale au logement de courroie trapézoïdale et fixez avec les colliers de tuyau existant.



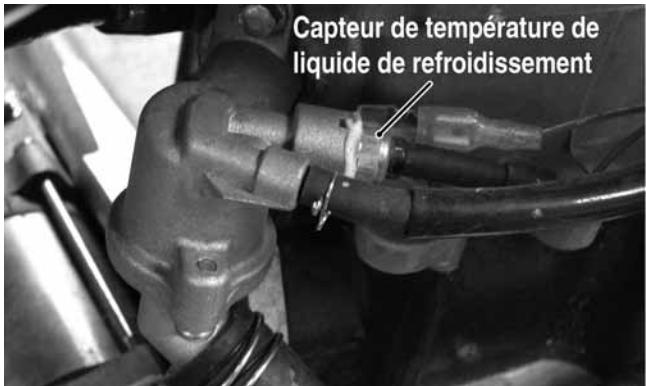
KM307A

- Branchez le fil de terre de moteur au moteur; puis branchez le fil positif de démarreur au démarreur en utilisant des pièces existant. Serrez bien.



KM319A

- Branchez le capteur de température de liquide de refroidissement; puis branchez le contacteur de bobine à déclenchement, le contacteur de position de marche et le contacteur de stator.



KM324A



KM347A

12. Installez la bobine (voyez Système électrique).
13. Installez le carburateur (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
14. Installez l'ensemble de silencieux (voyez Direction/châssis).
15. Installez le réservoir d'essence et la filtre à air (voyez Carburant/lubrification/refroidissement).
16. Installez les garde-boues et la porte-bagages avant; puis installez les panneaux latéraux (voyez Direction/châssis).
17. Installez la batterie; puis branchez les câbles de batterie positif et négatif.
18. Videz la quantité recommandées et qualité de liquide de refroidissement de moteur, l'huile de moteur et le lubrifiant de transmission.
19. Démarrez le moteur et permettez le moteur pour chauffer; puis vérifiez toutes niveaux de liquide et remplissez au besoin.

Dépannage

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

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu de soupape hors d'ajustement 2. Guides de soupape usés ou mal assujettis 3. Soupapes mal réglées 4. Segments de piston excessivement usés 5. Alésage de cylindre usé 6. Bougie d'allumage mal assujettie 7. Démarreur tourne trop lentement ou pas du tout 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajustez le jeu. 2. Réparez ou remplacez les guides. 3. Ajustez le calage des soupapes. 4. Remplacez les segments. 5. Remplacez le cylindre. 6. Resserrez la bougie d'allumage. 7. Consultez Système électrique.

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

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bougie d'allumage encrassée 2. Bougie d'allumage mouillée 3. Magnéto défectueuse 4. Unité d'allumage électronique défectueuse 5. Bobine d'allumage défectueuse 6. Fil haute-tension ouvert ou court-circuité 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez ou remplacez la bougie d'allumage. 2. Nettoyez ou séchez la bougie d'allumage. 3. Remplacez la magnéto. 4. Remplacez l'unité d'allumage électronique. 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).

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tuyau d'aération du réservoir d'essence obstrué 2. Pointeau d'admission du carburateur défectueux 3. Tuyau de carburant obstrué 4. Tamis à carburant obstrués 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez le tuyau d'aération. 2. Remplacez le pointeau. 3. Nettoyez ou remplacez le tuyau. 4. Nettoyez ou remplacez le tamis d'admission ou le tamis de soupape.

Problème: Le moteur cale facilement.

Situation	Remède
1. Bougie d'allumage encrassée 2. Magnéto défectueuse 3. Unité d'allumage électronique défectueuse 4. Gicleurs de carburateur obstrués 5. Jeu de soupape hors d'ajustement	1. Nettoyez la bougie d'allumage. 2. Remplacez la magnéto. 3. Remplacez l'unité d'allumage électronique. 4. Nettoyez les gicleurs. 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	1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez le(s) ressort(s). 3. Remplacez le culbuteur ou l'arbre. 4. Remplacez l'arbre à cames.

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 chambre de combustion. 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 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 le roulement. 3. Remplacez la (les) rondelle(s) de butée.

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 la transmission secondaire/du couvercle droit).

Situation	Remède
1. Engrenages ou arbre(s) usés 2. Roulement(s) ou bague(s) endommagés	1. Remplacez les engrenages ou les arbres. 2. Remplacez le(s) roulement(s) ou bague(s).

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'engrenement excessif 3. Contact des dents incorrect 4. Roulement endommagé 5. Engrenages usés ou qui frottent 6. Cannelures usées 7. Jeu de poussée de l'arbre mené final excessif	1. Remplacez les engrenages. 2. Ajustez le jeu d'engrenement. 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: L'embrayage du centrifuge glisse.

Situation	Remède
1. Masselottes d'embrayage usées 2. Logement d'embrayage usée. 3. Courroie d'entraînement glisse – usée	1. Remplacez les masselottes. 2. Remplacez le logement d'embrayage. 3. Remplacez la courroie d'entraînement.

Problème: La transmission secondaire ne change pas de vitesse ou ne rétrograde pas.

Situation	Remède
1. Crabot à glissière brisé ou usé 2. Fourchette d'embrayage brisée ou usée 3. Levier de vitesse haute/basse hors d'ajustement 4. Came d'embrayage usée 5. Ressort d'arrêt de came faible 6. Arbre de fourchette d'embrayage usé 7. Ralenti de moteur trop haut 8. Tringlerie de changement de vitesse hors d'ajustement	1. Remplacez le crabot. 2. Remplacez la fourchette. 3. Ajustez le levier. 4. Remplacez la came. 5. Remplacez le ressort. 6. Remplacez l'arbre. 7. Réglez la ralenti de moteur. 8. Réglez la tringlerie de changement de vitesse.

Problème: Le moteur fonctionne mal à haute vitesse.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tr/min élevé malgré le limiteur de tr/min 2. Ressorts de soupape faibles 3. Guides de soupape hors d'ajustement 4. Cames ou culbuteurs usés 5. Ecartement 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 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Passez à une vitesse supérieure – ralentissez. 2. Remplacez les ressorts. 3. Ajustez le guide. 4. Remplacez les cames ou les culbuteurs. 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 amorcez le tuyau.

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

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Huile (dans le 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. Joint d'étanchéité de tiges défectueux 7. Élément de filtre à air obstrué 8. Niveau de flotteur trop haut 	<ol style="list-style-type: none"> 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. 7. Nettoyez l'élément. 8. Réglez le niveau de flotteur.

Problème: Le moteur manque de puissance.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu de soupape incorrect 2. Ressorts de soupape faibles 3. Guides de soupape hors d'ajustement 4. Segment(s) de piston ou cylindre usés 5. Soupapes mal assujetties 6. Bougie d'allumage encrassée 7. Culbuteurs ou arbres usés 8. Ecartement d'électrodes incorrect 9. Gicleurs de carburateur obstrués 10. Niveau du flotteur hors d'ajustement 11. Filtre à air obstrué 12. Huile (dans le moteur) trop plein ou contaminée 13. Fuite d'air dans la tubulure d'admission 14. Chaîne à cames usée 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez les ressorts. 3. Ajustez le guide. 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. 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.

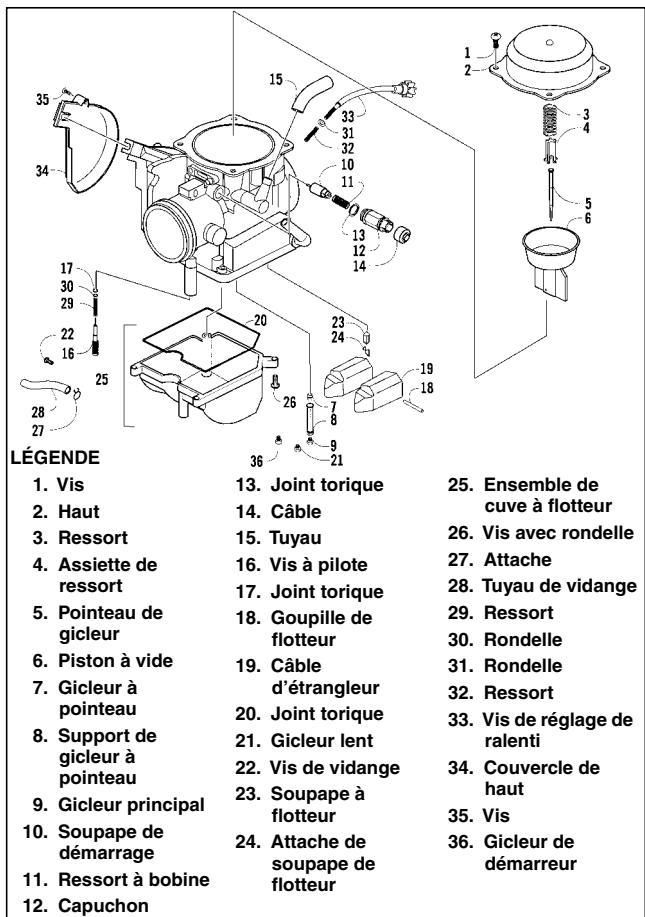
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Accumulation excessive de carbone dans la calotte de piston 2. Manque d'huile 3. Octane faible ou essence de mauvaise qualité 4. Pompe à huile défectueuse 5. Circuit d'huile obstrué 6. Niveau d'essence dans la cuve trop bas 7. Fuite d'air dans la tubulure d'admission 8. Niveau de liquide de refroidissement bas 9. Ventilateur qui fonctionne mal 10. Contacteur de ventilateur qui fonctionne mal 11. Thermostat coincé ou fermé 12. Tuyaux ou bouchon de radiateur endommagés ou obstrués 	<ol 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.

Problème: Le moteur fonctionne mal au ralenti.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 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. Unité d'allumage électronique défectueuse 7. Bougie d'allumage encrassée ou écartement trop large 8. Bobine d'allumage défectueuse 9. Flotteur hors d'ajustement 10. Gicleurs obstrués 11. Vis pilote mal réglée 	<ol style="list-style-type: none"> 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 l'unité d'allumage électronique. 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.

Carburant/lubrification/refroidissement

Carburateur

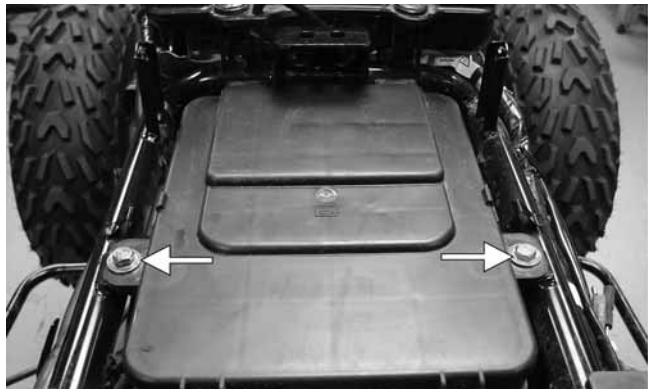


AVERTISSEMENT

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; puis retirez le réservoir d'essence (voyez Réservoir d'essence dans cette section).
2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le logement de filtre à air au châssis; puis desserrez le collier qui fixe la botte d'admission d'air au carburateur et retirez la filtre à air.



3. Retirez l'ensemble d'étrangleur du carburateur en laissant le câble d'étrangleur fixé au plongeur d'étrangleur.



4. Retirez la vis qui fixe le couvercle de l'actionneur d'accélérateur au carburateur, puis retirez le couvercle.



5. Retirez le câble de l'accélérateur du bras de l'actionneur.



PR162C

6. Desserrez le contre-écrou extérieur qui fixe le câble de l'accélérateur au carburateur, puis orientez le câble à l'écart.

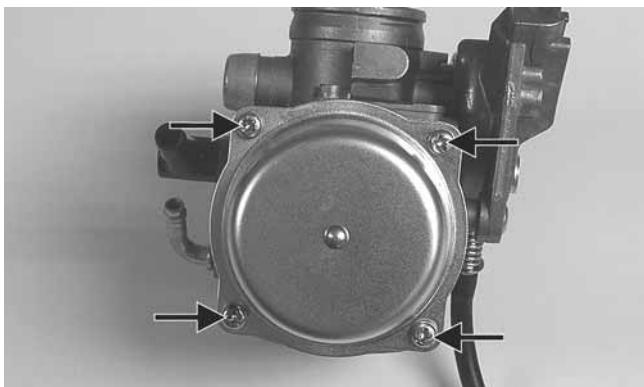


PR162B

7. Déconnectez le tuyau d'aération, puis retirez le carburateur.

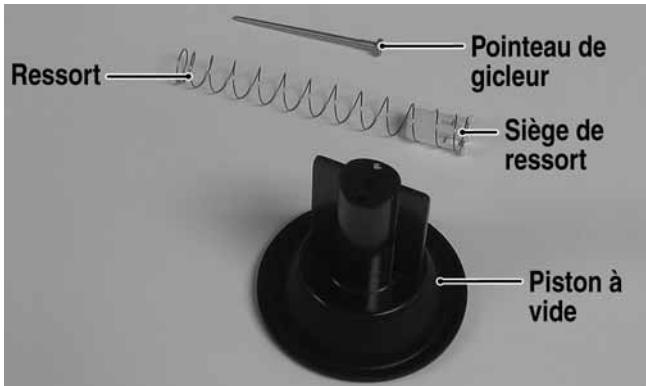
DÉSASSEMBLAGE

1. Retirez les quatre vis à tête cruciformes qui fixent le couvercle du dessus, puis retirez celui-ci.



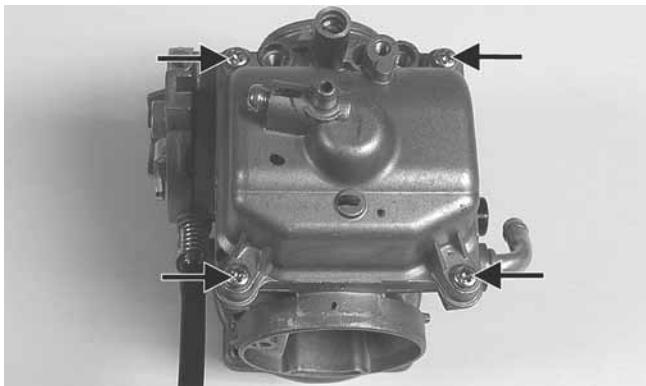
KC0019A

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.

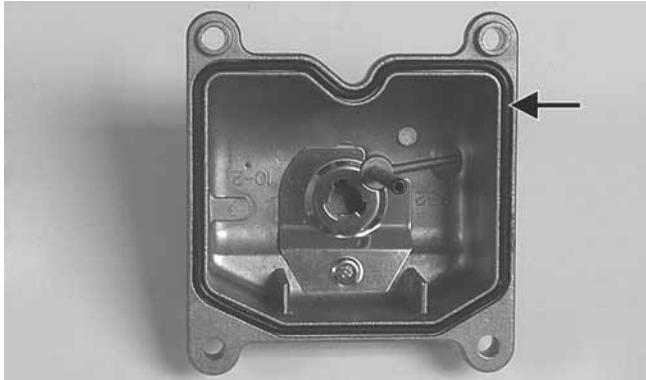


KC0021A

3. Retirez les vis à tête cruciformes qui fixent la cuve de flotteur; puis retirez la cuve. Prenez note du joint torique.

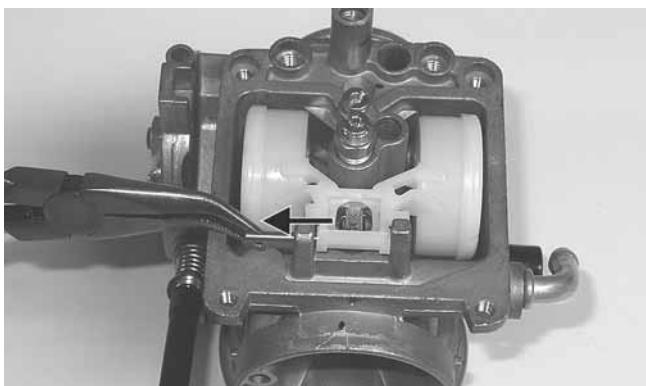


KC0022A



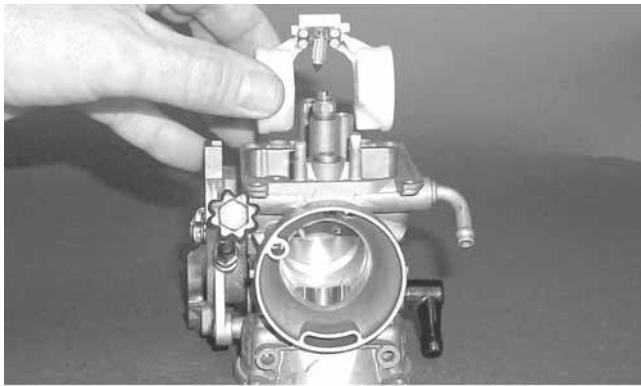
KC0063A

4. Retirez la goupille du flotteur.



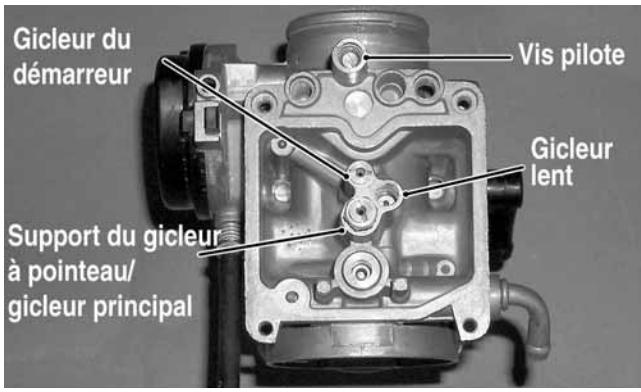
KC0024A

5. Soulevez l'ensemble flotteur du carburateur. Prenez note du soupape à flotteur.



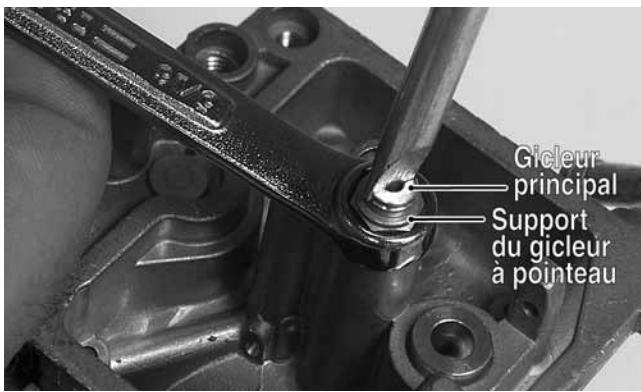
CC753

■REMARQUE: En prévision de la procédure d'assemblage, prenez note de l'emplacement des gicleurs, de la vis pilote et du support.



CC761A

6. Fixez le support du gicleur à pointeau à l'aide d'une clavette, puis retirez le gicleur principal.



KC0030A

7. Retirez le support du gicleur à pointeau, puis retirez le gicleur à pointeau, le gicleur lent et le gicleur du démarreur.
8. Retirez la vis pilote. Prenez note du ressort, rondelle et joint torique.



CC758

NETTOYAGE ET INSPECTION

⚠ 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.

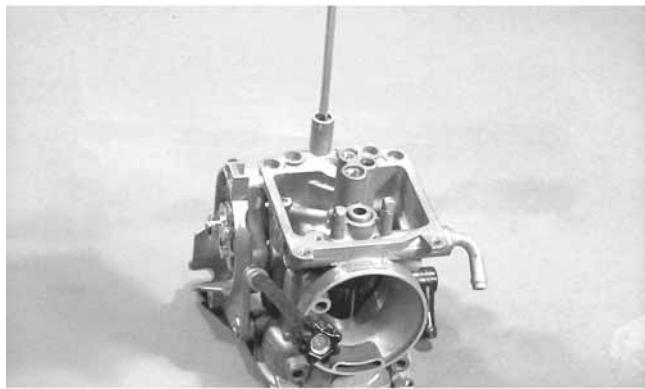
1. Placez tous les composants métalliques dans une vannerie métallique et submergez le tout dans un nettoyant pour carburateur.
2. Laissez tremper pendant 30 minutes, puis rincez à l'aide de l'eau propre et chaude.
3. Lavez tous les composants non métalliques au savon et à l'eau. Rincez à fond.
4. Séchez tous les composants à l'air comprimé seulement, en vous assurant que tous les trous, orifices et conduits ne sont pas obstrués.
5. Inspectez le corps du carburateur afin de repérer les fissures ou les imperfections dans le moulage.
6. Inspectez le piston afin de repérer les fissures ou les imperfections dans le moulage.
7. Inspectez le flotteur pour déceler les dommages.
8. Inspectez le joint et les joints toriques afin de repérer la distorsion, les déchirures ou les dommages perceptibles.
9. 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.
10. 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.

11. Inspectez la soupape à flotteur afin de repérer l'usure ou le dommage.
12. Inspectez l'épaulement de montage du carburateur afin de repérer les dommages et de vous assurer qu'il est bien serré.

ASSEMBLAGE

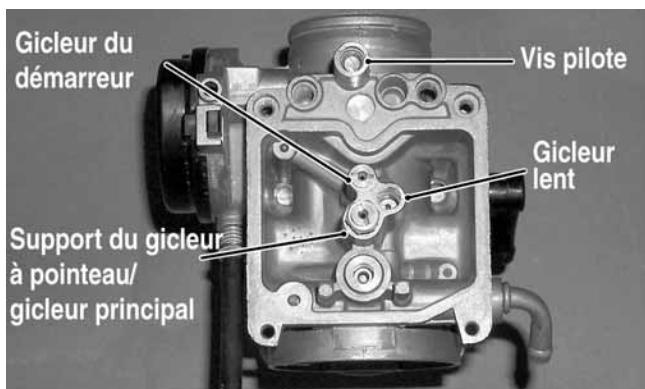
1. Installez la vis pilote, ressort, rondelle et joint torique.



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

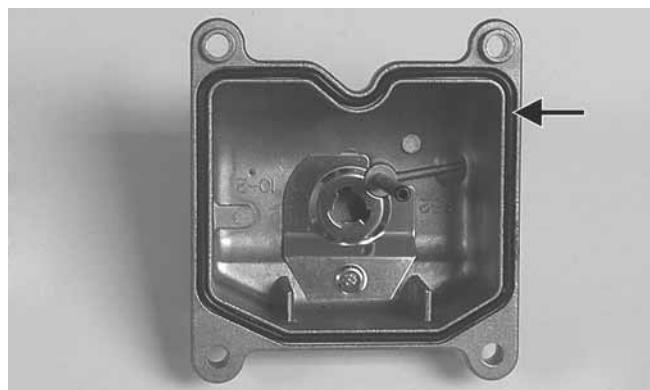
2. Installez le gicleur lent. Serrez bien.
3. Installez le gicleur principal dans le support du gicleur à pointeau et serrez bien; installez ensuite le gicleur à pointeau, le gicleur de démarreur et l'ensemble du support du gicleur à pointeau dans le carburateur et serrez bien.
4. Positionnez le flotteur (avec son soupape) et fixez-le au carburateur à l'aide de sa gouille.



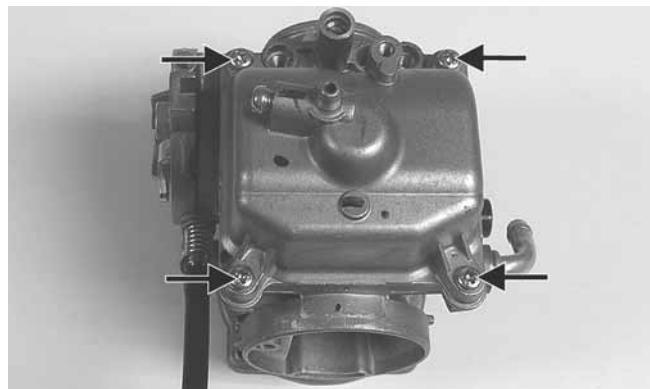
CC753

■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.

5. 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.

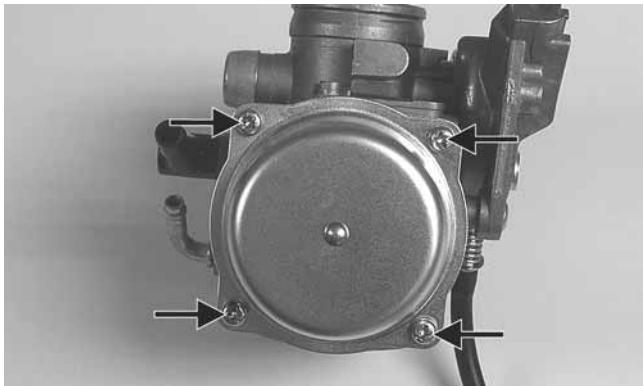


KC0063A

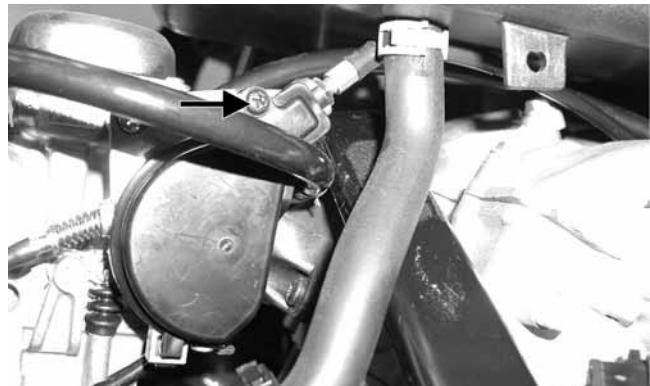


KC0022A

6. Placez le pointeau de gicleur, le siège de ressort et le ressort dans le piston à vide, puis insérez-le tout dans le carburateur.
7. Positionnez le couvercle du dessus, puis fixez-le bien à l'aide des vis à tête cruciformes. Serrez bien.



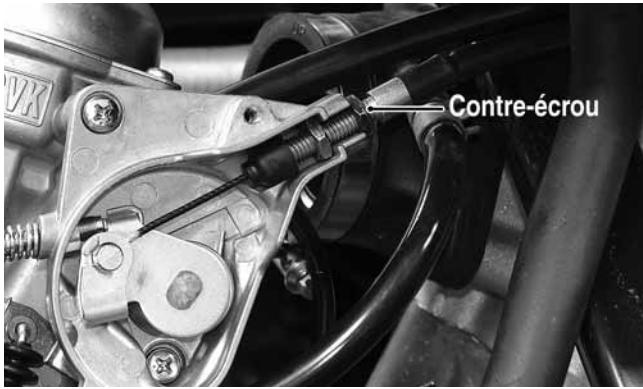
KC0019A



PR154B

INSTALLATION

1. Connectez le tuyau d'aération au carburateur.
2. Positionnez le câble de l'accélérateur et fixez-le en resserrant le contre-écrou extérieur.



PR162B

3. Connectez le câble de l'accélérateur au bras de l'actionneur.



PR162C

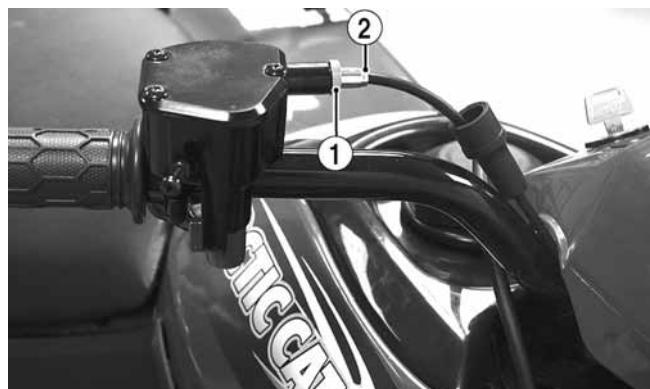
4. Positionnez le couvercle de l'actionneur de l'accélérateur sur le carburateur, puis fixez-le à l'aide de la vis.

5. Connectez l'étrangleur au carburateur.
6. Installez la filtre à air; puis serrez le collier qui fixe la botte d'admission d'air au carburateur. Fixez le logement de filtre à air au châssis avec les vis à capuchon.
7. Installez le réservoir d'essence; puis installez le siège.

Jeu du câble d'accélérateur

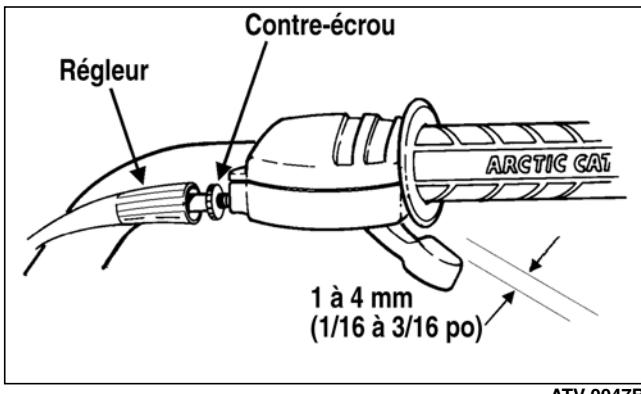
Pour ajuster le jeu du câble d'accélérateur, respectez la procédure suivante.

1. Écartez la botte en caoutchouc du régulateur; ensuite, desserrez le contre-écrou (1) du régulateur du câble d'accélérateur (2).



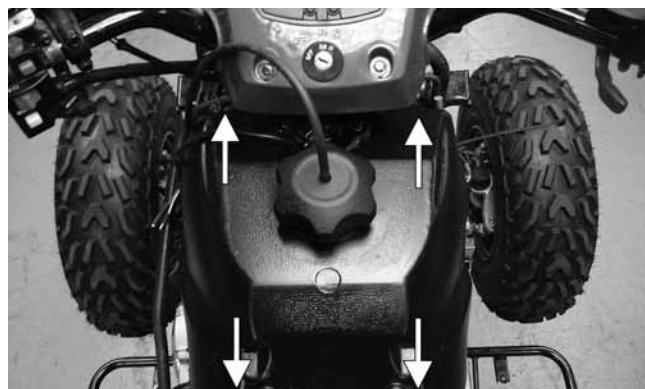
KM111A

2. Tournez le régulateur jusqu'à ce que le câble d'accélérateur présente le jeu approprié de 1 à 4 mm (1/16 à 3/16 po) au levier.



3. Serrez bien le contre-écrou sur le câble de l'accélérateur; puis glissez la botte en caoutchouc sur le régleur.

5. Retirez les vis à capuchon qui fixent le réservoir d'essence au châssis.



6. Retirez le tuyau d'aération, puis retirez le réservoir d'essence.

Tr/min du moteur (au ralenti)

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.
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 antihoraire jusqu'au réglage tr/min 1250 à 1350.

AVERTISSEMENT

Réglez le ralenti au tr/min approprié. Assurez-vous que le moteur est à la température normale 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.

RETRAIT

1. Tournez le robinet du réservoir d'essence à la position OFF (fermée).
2. Retirez le siège.
3. Déconnectez le tuyau entre le carburateur et le réservoir d'essence au niveau de la connexion du réservoir.
4. Coupez les attaches qui fixent le tuyau d'essence aux câbles et aux autres tuyaux.

NETTOYAGE ET INSPECTION

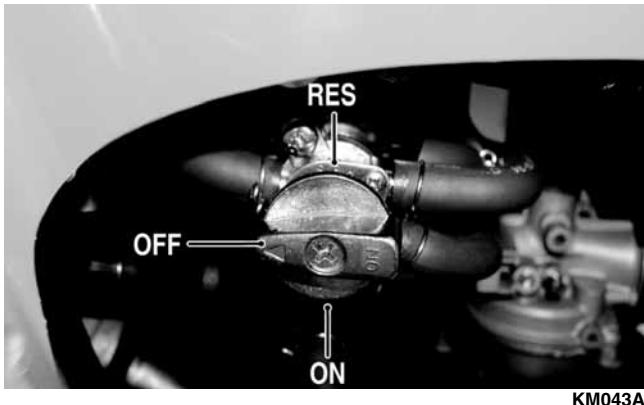
1. Nettoyez tous les composants du réservoir d'essence à l'aide de solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez tous les tuyaux afin de repérer les fissures ou les fuites.
3. Inspectez le robinet du réservoir d'essence, le bouchon du réservoir et le réservoir afin de repérer les fuites, les trous et les filetages endommagés.
4. Inspectez la jauge d'essence pour vous assurer qu'elle fonctionne correctement.

INSTALLATION

1. Positionnez le réservoir d'essence sur le châssis, puis installez les vis à capuchon. Serrez bien.
2. Connectez le tuyau d'essence du carburateur, puis fixez-le aux câbles et aux autres tuyaux à l'aide d'une attache de câble.
3. Installez le tuyau d'aération, puis remplissez le réservoir d'essence.
4. Tournez la soupape du réservoir d'essence à la position ON (ouverte) et inspectez le tout afin de repérer les fuites.
5. Installez le siège.

Robinet du réservoir d'essence

Le VTT possède un robinet branché à le réservoir d'essence. Il possède trois positions: ON (ouverte), RES (réserve) et OFF (fermée).



Dans la position OFF (fermée), le robinet ne permettra pas à l'essence de circuler jusqu'au carburateur. Dans la position ON (ouverte), (la position de fonctionnement normale), l'essence circulera du réservoir au carburateur. Dans cette position, 4,54 L (1,2 gal. U.S.) resteront dans le réservoir comme volume de réserve. Si le robinet est amené à la position RES (réserve), l'opérateur pourra utiliser l'essence restant dans le réservoir. Pour mettre le robinet à l'une quelconque des trois positions, assurez-vous que l'indicateur est orienté directement sur la position désirée.

RETRAIT/INSPECTION

⚠ AVERTISSEMENT

Vidangez le réservoir d'essence avant cette procédure.

1. Retirez le tuyau d'essence du robinet en relâchant le collier.
2. Retirez les deux vis mécanique d'attache du robinet; puis retirez le robinet. Prenez note du joint.
3. Inspectez les surfaces d'accouplement du joint, du robinet et du réservoir afin de repérer les dommages et les détériorations.
4. Inspectez le robinet afin de repérer toute obstruction et retirez-les.

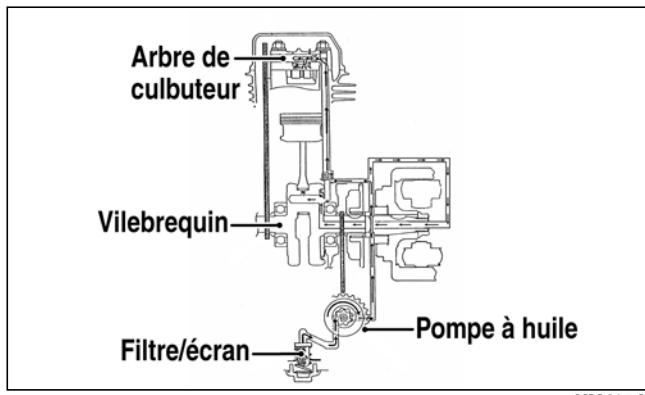
INSTALLATION

1. Placez le robinet et le joint en position sur le réservoir et fixez-les avec les vis mécanique. Serrez bien.
2. Installez le tuyau d'essence sur le robinet avec le collier.

Tuyaux d'essence/d'aération

Remplacez le tuyau d'essence à tous les deux ans. Les dommages dûs au temps ne sont pas toujours visibles. Ne pliez pas et n'entravez pas le tuyau d'aération du carburateur. Assurez-vous que le tuyau d'aération est bien connecté au carburateur et que le bout opposé soit toujours ouvert.

Schéma de circulation de l'huile



KM427A

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 désassemblée, nettoyée et inspectée.

■ **REMARQUE:** La pompe à huile est une pièce non réparable. Si la pompe est défectueuse, la pompe à huile doit être remplacée.

RETRAIT/DÉSASSEMBLAGE

1. Retirez la pompe à huile du moteur (voyez la partie Composants du côté droit dans Moteur/transmission).
2. Retirez la vis cruciforme qui se trouve à l'arrière de la pompe et séparez le logement de la pompe et le couvercle. Prenez note de la position des rotors internes et externes et de la goupille d'alignement pour l'assemblage.
3. Retirez les composants de la pompe à huile.

NETTOYAGE ET INSPECTION

■ **REMARQUE:** Si tout pièce est excessivement usée, fissurée ou endommagée de quelque façon que ce soit, la pompe à huile doit être remplacée.

1. Nettoyez tous les composants de la pompe à huile.
2. Inspectez les rotors afin de repérer les rayures et les entailles.
3. Inspectez la goupille d'alignement, axe moteur, et pignon afin de repérer les dommages.
4. Inspectez le logement de la pompe et le couvercle afin de repérer les fissures ou les dommages.

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

1. Placez les rotors dans le logement de la pompe en vous assurant que la goupille d'alignement se trouve dans la gorge du rotor.

- Placez le couvercle sur le logement de la pompe.
- Fixez la pompe à l'aide de la vis cruciforme que vous aurez préalablement enduite de Loctite rouge n° 271.
- Installez la pompe à huile dans le moteur (voyez la partie Composants du côté droit dans Moteur/transmission).

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 réservoir de système de refroidissement débordé sous le siège à la ligne FULL.

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.

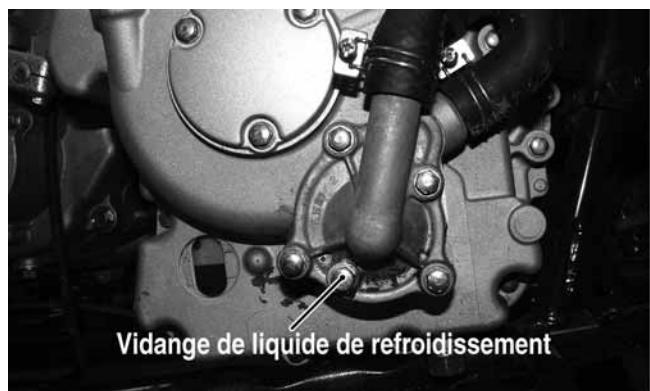


KM136A

Radiateur

RETRAIT

- Vidangez le liquide de refroidissement dans le moteur.



KM314A

- Sur le Utility, retirez le porte-bagages avant; puis retirez l'ensemble de couvercle avant et de pare-boues (voyez Direction/châssis - Carrosserie).
- Retirez les tuyaux de liquide de refroidissement du haut et du bas.
- Retirez les vis à capuchon et écrous qui attachent le radiateur au châssis.
- 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.
- Retirez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur du radiateur.

NETTOYAGE ET INSPECTION

- Purgez le radiateur avec de l'eau afin d'évacuer tout contaminant.
- Inspectez le radiateur afin de repérer les fuites et les dommages.
- Inspectez tous les tuyaux afin de repérer les fissures et la détérioration.
- Inspectez toutes les attaches et les bagues isolantes afin de repérer les dommages ou l'usure.

INSTALLATION

- Positionnez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur sur le radiateur; puis attachez-le avec la visserie existante.
- Positionnez le radiateur avec les bagues isolantes et les collets sur le châssis, puis installez les vis à capuchon et écrous. Serrez bien.
- Installez les tuyaux de liquide de refroidissement du haut et du bas, puis fixez-les à l'aide de colliers de serrage.
- Sur le Utility, installez le couvercle avant et l'ensemble de pare-boues; puis installez la porte-bagages avant (voyez Direction/châssis - Carrosserie).
- Remplissez le système de refroidissement d'antigel. Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.
- Connectez le câblage du ventilateur au faisceau de câblage principal.

- Démarrez le moteur et faites tourner pendant 3 à 5 minutes; puis vérifiez niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur et dans le réservoir de liquide de refroidissement déborde et remplissez au besoin au niveaux appropriées.



- Sur le Utility, installez le couvercle et porte-bagages (voyez Direction/châssis - Carrosserie).

Tuyaux/thermostat

RETRAIT

- Vidangez environ 0,946 L (1 quart U.S.) de liquide de refroidissement du système de refroidissement.
- Retirez les deux vis mécanique qui fixent le couvercle de logement du thermostat au logement de thermostat. Prenez note du joint torique et du thermostat.

INSPECTION

- Inspectez le thermostat afin de repérer la corrosion, l'usure ou les dommages au ressort.
- En respectant la procédure suivante, assurez-vous que le thermostat fonctionne correctement.
 - Suspendez le thermostat dans un contenant rempli d'eau.
 - Chauffez l'eau et surveillez sa température à l'aide d'un thermomètre.
 - Le thermostat devrait commencer à s'ouvrir à 78 à 82 °C (172 à 179 °F) et devrait être ouvert-pleins à 90 °C (194 °F).

- Si le thermostat ne s'ouvre pas, il doit être remplacé.

- Inspectez tous les tuyaux de liquide de refroidissement, les connexions et les colliers afin de repérer les détériorations, les fissures et l'usure.

REMARQUE: Tous les tuyaux de liquide de refroidissement et les colliers devraient être remplacés tous les quatre ans ou 6400 km (4000 milles).

INSTALLATION

- Placez le thermostat et le joint torique dans le logement du thermostat, puis fixez le couvercle de logement du thermostat au thermostat avec les deux vis à capuchon. Serrez bien.
- Remplissez le système de refroidissement d'antigel. Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.

Ventilateur

RETRAIT

- Retirez le radiateur.
- Retirez l'ensemble de ventilateur du radiateur.

INSTALLATION

- Positionnez l'ensemble de ventilateur sur le radiateur, puis fixez-le avec la visserie existante.
- Installez le radiateur.

Pompe à eau

RETRAIT/DÉSASSEMBLAGE

- Vidangez le liquide de refroidissement.
- Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le carter de la pompe à eau. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.
- Retirez la rotor, la rondelle et la rondelle à joint.
- Retirez le joint d'étanchéité mécanique en suivant cette procédure.
 - Insérez la pointe d'une petite vis à tête dans le rebord de métal intérieur du joint d'étanchéité.
 - Agrippez la vis à l'aide d'une pince-étau et extrayez le joint d'étanchéité. Prenez note du joint d'étanchéité d' entraînement de la pompe.

NETTOYAGE ET INSPECTION

- Nettoyez tous les composants de la pompe à l'aide d'un solvant nettoyer de pièces.
- Inspectez le joint d'étanchéité mécanique et le joint d'étanchéité d' entraînement de la pompe afin de repérer les dommages.

■REMARQUE: Si le joint d'étanchéité mécanique et/ou le joint d'étanchéité d'entraînement de la pompe sont endommagées, elles doivent être remplacées ensemble.

3. Inspectez le rotor afin de repérer la corrosion ou les dommages.

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

■REMARQUE: Pour une lubrification initiale, traitez les joints d'étanchéité et les joints torique avec de l'antigel propre.

1. Poussez la rondelle à joint dans la roue motrice à la main.
2. Installez le joint motrice de pompe à eau; puis installez le joint mécanique dans le couvercle de carter moteur à l'aide d'un installateur de joint approprié.

3. Installez la roue motrice avec rondelle à joint sur l'arbre de pompe à eau et serrez bien.

4. Positionnez le carter de la pompe à eau et fixez-le à l'aide des quatre vis à capuchon.

5. Remplissez le système de refroidissement d'antigel.

■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.

Dépannage

Problème: Le démarrage est détérioré.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur de démarreur obstrué 2. Gicleur de démarreur obstrué 3. Fuite d'air dans le démarreur ou dans le carburateur 4. Fonctionnement incorrect du plongeur de démarreur 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez le gicleur. 2. Nettoyez le conduit. 3. Resserrez, ajustez ou remplacez le joint. 4. Vérifiez ou ajustez le plongeur.

Problème: Le régime au ralenti ou à vitesse basse est détérioré.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur lent obstrué – desserré 2. Sortie de gicleur lent obstruée 3. Réglage de vis de carburant basse vitesse incorrect 4. Plongeur de démarreur pas complètement fermé 5. Hauteur du flotteur incorrecte 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez ou serrez le gicleur. 2. Nettoyez la sortie. 3. Ajustez la vis. 4. Ajustez le plongeur. 5. Ajustez la hauteur du flotteur.

Problème: Le régime à vitesse moyenne ou haute est détérioré.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tr/min élevé malgré le limiteur de tr/min 2. Gicleur principal obstrué 3. Gicleur à pointeau obstrué 4. Piston à vide d'accélérateur fonctionne mal 5. Filtre obstrué 6. Hauteur du flotteur incorrecte 7. Plongeur de démarreur pas complètement fermé 	<ol style="list-style-type: none"> 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. 7. Ajustez le plongeur.

Problème: Il y a débordement et fluctuations du niveau d'essence.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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.

Système électrique

Cette section a été organisée en sous-sections suivant des procédures d'une révision complète du système électrique des VTT Arctic Cat.

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 actuel pour la description d'outil approprié.

Description	n/p
Adaptateur de lecture de tension maximale	0644-307
Multimètre Fluke modèle 77	0644-559
ClipsMaxi	0744-041
Tachymètre	0644-275
Lumière de réglage	0644-296

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

Limiteur de tr/min

■REMARQUE: Le VTT est équipé d'une unité d'allumage électronique qui retarde l'avance à l'allumage à l'approche du tr/min maximal. Lorsque le limiteur de tr/min est activé, il pourrait être interprété à tort comme un raté de 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 de pointe, 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).

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.

Commutateurs

Le fonctionnement des commutateurs doit être vérifié lors de chaque utilisation du VTT. Consultez la liste suivante.

- A. Commande de démarrage – le moteur démarre.
- B. Commutateur d'arrêt d'urgence – le moteur arrête.
- C. Levier de marche arrière – le voyant de marche arrière s'allume.
- D. Contacteur Hi/Lo – les rayons haute et basse intensité apparaissent.
- E. Commandes de freins – le feu d'arrêt arrière s'allume.

Batterie

La batterie est située sous le siège (DVX) ou en arrière du siège (Utility).

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 d'une batterie scellée. 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.

1. Retirez la fixation de la batterie; déconnectez ensuite les câbles de batterie (le câble négatif en premier).
2. 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.

3. 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.

ATTENTION

Ne retirez pas la bande d'étanchéité.

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.

4. 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 8).

5. Si le multimètre rend une lecture inférieure à la tension spécifiée, chargez la batterie en suivant les lignes directrices suivantes.

- En utilisant un chargeur de batterie automatique, respectez toujours les instructions du fabricant.
- 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.

6. Après une période de charge conforme aux spécifications, retirez le chargeur et laisser la batterie reposer pendant une à deux heures.

7. 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 7 est inférieure aux spécifications, rechargez la batterie pendant une à cinq heures; vérifiez à nouveau la tension.

8. 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.

9. 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.

Contacteur de feu d'arrêt (auxiliaire)

Le raccord du contacteur est celui blanc à deux broches qui se trouve sur le côté droit du moteur, directement au-dessus l'interrupteur.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON (marche).

TENSION (côté faisceau de fils)

- Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
- Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/bleu; puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
- 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 brun/bleu, puis connectez le fil noir du testeur au fil vert/jaune.
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)

Le raccord a été contacteurs style cosse que engagent les contacteurs de faisceau à l'interrupteur.

■**REMARQUE:** Le commutateur d'allumage doit être à la position ON (marche).

TENSION (raccord du faisceau de fils)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/bleu; 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 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 (contacteur)

■**REMARQUE:** Le levier de frein doit être pressé pour ce test. De plus, le commutateur d'allumage doit être à la position OFF (arrêt).

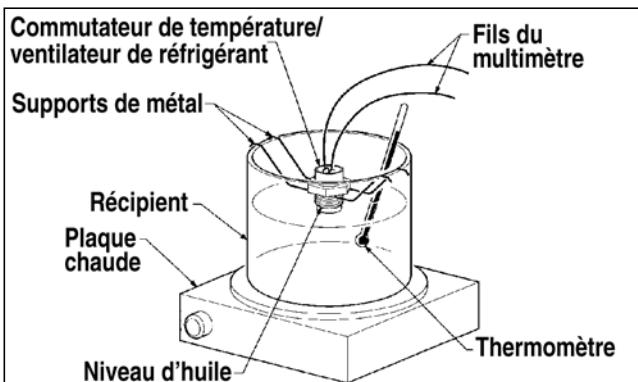
1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur à l'un cosse ouverte, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre cosse ouverte.
3. Lorsque le levier est pressé, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■**REMARQUE:** Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, corrigez ou remplacez le contacteur.

Contacteurs de température et de ventilateur de réfrigérant

1. Connectez les fils du multimètre (le sélecteur étant à la position OHMS) aux contacts du contacteur.
2. Suspenez le contacteur et un thermomètre dans un récipient 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.



3. Sur le contacteur de ventilateur de réfrigérant, lorsque la température de l'eau atteint 86 à 90 °C (187 à 194 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit fermé. Sur le capteur de température de réfrigérant lorsque la température atteint 120 °C (218 °F), la mètre devrait indiquer 16,0 ohms.
4. Laissez l'huile se refroidir. Sur le contacteur de ventilateur de réfrigérant lorsque la température atteint 80 à 85 °C (176 à 185 °F), le multimètre devrait indiquer un circuit ouvert. Sur le capteur de température de réfrigérant, surveillez la température et la résistance alors que l'huile refroidi. À 100 °C (212 °F) la mètre devrait indiquer 27 ohms, à 80 °C (176 °F) 52 ohms et à 50 °C (122 °F) 154 ohms.
5. Si les lectures ne sont pas telles qu'indiquées, il faut remplacer le contacteur.
6. Installez le contacteur et serrez-le bien.
7. Connectez les conducteurs du contacteur de température.

Moteur du ventilateur

Le raccord de moteur du ventilateur est situé au-dessus le ventilateur. Pour accéder au raccord sur le Utility, le porte-bagages et le couvercle de centre avant doivent être retirés (voyez Direction/châssis).

■**REMARQUE:** Le commutateur d'allumage doit être à la position ON (marche).

TENSION (raccord du faisceau principal au moteur du ventilateur)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/bleu, 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 ou le faisceau de fils principal.

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension de la batterie, alors le faisceau de fils principal est bon. La résistance du faisceau de fils du contacteur devrait être vérifiée.

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.
3. Le multimètre doit indiquer une résistance de 50 à 60 ohms.

■REMARQUE: Si le multimètre ne indique pas au spécifié, corrigez ou remplacez le raccord ou le ventilateur.

■REMARQUE: Pour déterminer si le moteur du ventilateur est bon, connectez le fil bleu du raccord du ventilateur à une source de c.c. (courant continu) de 12 V, puis mettez le fil noir du raccord du ventilateur à la masse. Le ventilateur devrait fonctionner.

⚠ AVERTISSEMENT

Tenez-vous à l'écart des pales du ventilateur.

Porte-fusibles

Les fusibles sont situés dans un bloc de fusibles sous le siège.

Pour tout type de problème avec le système électrique, vérifiez toujours les fusibles en premier lieu.

■REMARQUE: Pour retirer le fusible, pressez les deux plaquettes, situées de part et d'autre du boîtier du fusible; retirez en soulevant.



KM102

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position LIGHTS (phares).

1. Retirez tous les fusibles du porte-fusibles.
2. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
3. Mettez le fil noir du testeur à la masse.
4. À l'aide du fil rouge du testeur, touchez individuellement chaque extrémité des bornes du raccord du porte-fusibles de 30 amp.
5. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie sur un côté des extrémités des bornes du raccord.
6. Installez la fusible 30 amp; puis en utilisant du fil rouge du testeur vérifiez l'autre deux contacteurs de support de fusibles comme en l'étape 4.

■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: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le porte-fusibles ou le faisceau de fils principal.

Fusibles

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur à une extrémité ouverte du fusible, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre extrémité ouverte.



AR610D

3. 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 le couvercle du porte-fusibles pour le placement des fusibles.

Bobine d'allumage

La bobine d'allumage est sur le côté gauche de châssis au-dessus du moteur. Pour accéder à la bobine sur le Utility, le panneau latéral gauche doit être retiré (voyez Direction/châssis - Carrosserie).

TENSION DE POINT (côté primaire/CDI)

■REMARQUE: Les tests qui suivent doivent être effectués à l'aide du Multimètre Fluke modèle 77 doté de Adapteur de lecture de tension maximale. Si tout autre type de testeur est employé, les valeurs pourront varier en raison du montage interne.

■REMARQUE: Pur ces tests, la batterie doit être à sa charge maximale.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON (marche); l'interrupteur d'arrêt d'urgence doit être à la position RUN (conduite). De plus, le fil blanc et bleu doit être déconnecté de la bobine.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil noir/blanc, puis mettez le fil noir du testeur au fil vert/gris.
3. Le multimètre doit être dans les limites.

■REMARQUE: Si la tension n'est pas telle que spécifiée dans le test ci-dessus, inspectez le faisceau de fils principal, fusible principal, fusible d'allumage ou l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

RÉSISTANCE

■REMARQUE: Pour ces tests, le sélecteur du multimètre doit être à la position OHMS.

Bobinage primaire

1. Retirez les deux raccords ouvertes du bobine; puis branchez le fil rouge du testeur à une borne et le fil noir du testeur à l'autre borne.
2. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

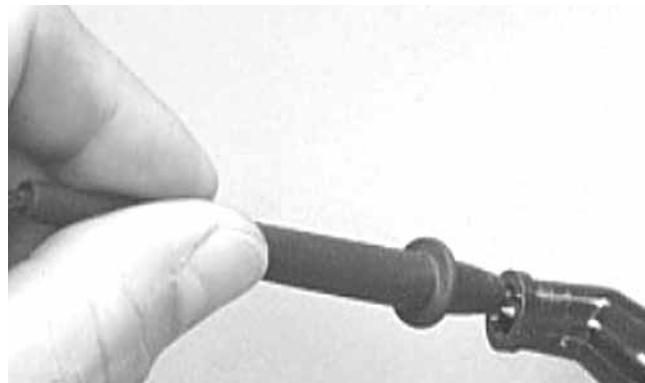
Bobinage secondaire

1. Connectez le fil rouge du testeur au fil haute tension (capuchon de bougies d'allumage retiré), puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
2. 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.

Voyants indicateurs (DVX)

Pour accéder les voyants indicateurs, respectez la procédure suivante.

1. Retirez les deux vis à capuchon et un rivet remontables qui fixe le module d'instrument; puis inversez le module d'instruments pour accéder les voyants indicateurs.
2. Retirez l'ampoule à être vérifié en tirant sur la douille de lampe du boîtier de lumière; puis retirez l'ampoule de la douille.

■REMARQUE: Les ampoules doivent être vérifiés en changeant la position où l'ampoule est illuminée. La puissance de l'indicateur de lumière peut être vérifiée en installant une ampoule de lumière qui fonctionne dans cette position.

Ensemble de jauge de LCD

RETRAIT

Pour retirer l'ensemble de jauge de LCD, voyez Direction/châssis.

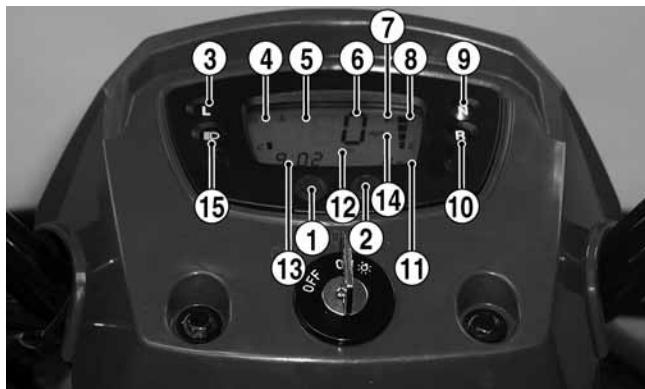
TEST

■REMARQUE: Si quelques fonctions (segments ou étalages) ne sont pas normaux ou ne s'affichent pas tel qu'indiqué, la jauge de LCD doit être remplacée.

1. Retirez le module d'instruments; puis débranchez le câble de capteur de vitesse. Laissez la jauge connectée au harnais de filetage.

■REMARQUE: Pour exécuter les tests suivants, des deux ClipsMaxi et un câble de liaison sera requis.

2. Branchez le ClipMaxi noir au fil vert/noir.
3. Branchez le ClipMaxi rouge au fil vert pâle/rouge; puis branchez le câble de liaison entre les ClipsMaxi et tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Le voyant de point mort (9) doit illuminer.



4. Branchez le ClipMaxi rouge au fil bleu/rouge. Le voyant de marche arrière (10) doit illuminer.
5. Branchez le ClipMaxi rouge au fil blanc/rouge. Le voyant de bas régime (3) doit illuminer.
6. Branchez le ClipMaxi rouge au fil vert/bleu. L'indicateur de température (4) doit indiquer chaud (tous les segments indicateurs visibles) et commencer à clignoter. L'icône du thermomètre doit aussi clignoter.
7. Branchez le ClipMaxi rouge au fil jaune/blanc. L'indicateur de quantité de carburant (8) doit suivre (un segment chaque 8-10 secondes) jusqu'à ce que le segment du bas commence à clignoter. Après avoir clignoté pendant 8-10 secondes, le segment du bas s'éteindra et l'icône de la pompe à carburant (7) commencera à clignoter.

■REMARQUE: Il doit y avoir suffisamment de carburant dans le réservoir de carburant pour illuminer au moins un segment indicateur de quantité de carburant.

8. Branchez le ClipMaxi rouge au fil bleu; puis branchez un voltmètre aux ClipsMaxi (fil rouge du testeur à rouge et fil noir du testeur à noir).

9. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.; puis tournez le commutateur d'allumage à la position LIGHTS (phares) et le commutateur de phares à la position HI. Le testeur doit indiquer tension de batterie et le voyant indicateur phare haut (15) doit illuminer. Si le testeur n'indique tension de batterie, dépannez le commutateur d'allumage, le commutateur de phares ou le faisceau de fils et des raccords.

10. Branchez le ClipMaxi rouge au fil brun/noir. Le testeur doit indiquer tension de batterie et la rétroéclairage de le capteur de vitesse (5) doit illuminer. Si le testeur n'indique tension de batterie, dépannez le commutateur d'allumage ou les raccords de faisceau.
11. Pesez et retenez le bouton «Mode/Set» (1). L'indicateur de vitesse devrait se convertir de mi/h à km/h comme indiqué par l'icône (12).
12. Pesez et retenez le bouton «Mode/Set» (2). Le mode de distance devrait se convertir de «ODO» à «TRIP» comme indiqué par l'icône (12).
13. Pesez et retenez les boutons «Mode/Set» (1) et (2) simultanément. Le segment heure de l'horloge devrait clignoter indiquant que l'horloge (13) est en mode réglé. Relâchez le bouton «Mode/Set» (2) et relâchez lorsque l'heure désirée (1-24) apparaîtra.
14. Pesez et retenez le bouton «Mode/Set» (1) pour convertir le réglage de l'horloge au segment de minute; ensuite pesez sur le bouton «Mode/Set» (2) aux minutes désirés.

■REMARQUE: Au mode réglé de l'horloge, la jauge ira en opération normale par défaut 10 seconde après que les boutons «Mode/Set» auront été relâché.

15. Avec le commutateur d'allumage à la position ON, utilisez un petite tournevis ou d'outil approprié pour vriller l'arbre creux d'entrée de l'indicateur de vitesse. L'indicateur de vitesse (6) doit indiquer une valeur plus grande que zéro.

INSTALLATION

Pour installer l'ensemble de jauge de LCD, voyez Direction/châssis.

Commutateur d'allumage

Le raccord dont il s'agit est le raccord noir qui se trouve sous le couvercle avant. Pour y accéder sur le Utility, le porte-bagages avant et le couvercle avant doivent être retirés (voyez Direction/châssis).

TENSION

■REMARQUE: Effectuez ce test du côté inférieur du raccord.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du multimètre au fil rouge/blanc; 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, la fusible 30 amp ou le faisceau de fils principal.

RÉSISTANCE

■**REMARQUE:** Effectuez ce test du côté supérieur du raccord.

1. Placez le commutateur d'allumage à la position ON (marche).
2. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
3. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.
4. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
5. Placez le commutateur d'allumage à la position LIGHTS (phares).
6. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge; puis connectez le fil noir du testeur au fil brun.
7. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■**REMARQUE:** Si le multimètre indique une résistance supérieure à 1 ohm, remplacez le contacteur.

Interrupteurs de commande au guidon

Deux contacteurs blanc branche les faisceaux de contacteurs de contrôle de guidon au faisceau principal. Pour accéder les raccords sur le Utility, la porte-bagages avant et couvercle avant doivent être retirés (voyez Direction/châssis - Carrosserie).

■**REMARQUE:** Ces tests devraient être exécuté sur le côté d'interrupteur de les raccords avec les raccords débranchés.

RÉSISTANCE (feu de route)

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 brun/noir.
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/composante ou le raccord.

RÉSISTANCE (feu de croisement)

1. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil brun/noir.
2. Avec le commutateur phare-code à la position LO (feu de croisement), le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■**REMARQUE:** Si le multimètre indique une résistance, corrigez ou remplacez le commutateur/composante ou le raccord.

RÉSISTANCE (bouton du démarreur)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil noir/blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil jaune/rouge.
3. Avec le bouton du démarreur enfoncé, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
4. Avec le bouton du démarreur relâché, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.

■**REMARQUE:** Si les résultats indiqués par le multimètre ne sont pas tels que spécifiés, remplacez le commutateur/composante ou le raccord.

RÉSISTANCE (arrêt d'urgence)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/bleu; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir/blanc.
3. Avec le commutateur à la position OFF (arrêt), le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
4. Avec le commutateur à la position RUN (conduite), 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/composante ou le raccord.

RÉSISTANCE (priorité de marche arrière)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil vert/rouge; connectez ensuite le fil noir du testeur au fil bleu/rouge. Le multimètre doit indiquer un circuit ouverte.
3. Enfoncez le bouton de priorité de marche arrière et maintenez-le tel. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieur à 1 ohm.

■**REMARQUE:** Si les résultats indiqués par le multimètre ne sont pas tels que spécifiés, remplacez le commutateur/composante ou le raccord.

Bobines de magnéto

TENSION (bobine de chargement - rendement)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.

2. 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.
3. Avec le moteur tournant à un régime constant de 5000 tr/min (les phares étant allumés), le multimètre doit indiquer de 14-15,5 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 stator – sans charge.

TENSION

(bobine de stator – sans charge)

Le raccord dont il s'agit est le raccord noir et blanc qui se trouve sur le côté droit du moteur, juste au-dessus du régulateur du câble de frein.

■REMARQUE: Testez le raccord en provenance du moteur.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.a.
2. Testez entre les trois fils jaunes pour un total de trois tests.
3. Avec le moteur tournant au régime spécifié, tous les tests des fils doivent indiquer une tension de à spécifiée.

ATTENTION

Ne faites pas tourner le moteur à un tr/min élevé pendant plus de 10 secondes.

■REMARQUE: Si les deux tests des tension échouent, vérifiez toutes les connexions, etc., et testez de nouveau. Si aucune tension n'est mesurée, remplacez le stator.

RÉSISTANCE

(bobine de chargement)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Testez entre les trois fils jaunes pour un total de trois tests.
3. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

RÉSISTANCE

(bobine de déclenchement)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu/jaune; puis connectez le fil noir du testeur au fil vert/blanc. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

TENSION DE POINTE

■REMARQUE: Les tests qui suivent doivent être effectués à l'aide du Multimètre Fluke modèle 77 doté de 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 stator (déclenchement)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu/jaune; puis connectez le fil noir du testeur au fil vert/blanc.
3. Lancez le moteur à l'aide du démarreur électrique.
4. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

Moteur du démarreur

■REMARQUE: Le moteur de démarreur est un pièce non repérable. Si le moteur de démarreur n'opère pas, voyez Relais du démarreur dans cette section. Si le relais teste normal, remplacez le moteur de démarreur.

RETRAIT/INSTALLATION

1. Déconnectez la batterie.

ATTENTION

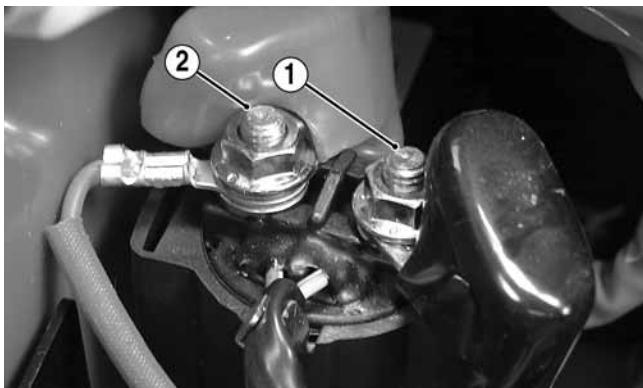
Déconnectez toujours le câble négatif de la batterie en premier, puis le câble positif.

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.
4. Installez le moteur de démarreur neuf.

Relais du démarreur

TENSION

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Branchez le fil rouge du testeur au le point de livraison de la batterie (1); puis branchez le fil noir du testeur au borne de démarreur (2).



KM458A

3. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si la tension de la batterie n'est indiquer sur le multimètre, dépannez les connexions de batterie, connexions de la terre et les raccords de câble de démarreur.

4. Avec la transmission au point mort, déprimez le bouton de démarrage. Il devrait y avoir un clic sonore du relais du démarreur et le mètre devrait indiquer 0 tension c.c. Si le multimètre indique à spécifié, remplacez le démarreur. S'il y n'est un clic sonore et le mètre indique tension de batterie, procédez à l'étape 5.
5. Débranchez le raccord deux fils sur le faisceau de relais du démarreur du faisceau principal; puis sur le côté de faisceau, connectez le fil rouge du testeur au fil jaune/rouge et le fil noir du testeur au fil jaune/vert.
6. Avec la transmission au point mort, appuyez sur le bouton du démarrage. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie. Si la tension de la batterie est indiquée, remplacez la solénoïde de démarreur. Si aucune tension n'est indiquée, dépannez le contacteur de position d'engrenage, le bouton de démarrage, le commutateur d'allumage ou contacteurs de faisceau.

Unité d'allumage électronique

L'unité d'allumage électronique est située sous le siège.

■REMARQUE: L'unité d'allumage électronique est une pièce non réparable. Si l'unité est défectueuse, elle doit être remplacée.

L'unité d'allumage électronique 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 l'unité d'allumage électronique pour confirmer qu'elle est défectueuse, il est conseillé d'effectuer un test de la tension de pointe de cette unité et/ou d'effectuer un test de continuité du faisceau de câblage entre le connecteur de l'unité d'allumage électronique et l'unité elle-même.

Régulateur/redresseur

Le régulateur/redresseur se trouve sur le châssis côté droit. Vérifiez les autres composants du système de charge avant de remplacer le régulateur ou redresseur.

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, voyez le sous-section Tension (bobine de stator - sans charge). Si la tension de la bobine de chargement est normale, remplacez le régulateur ou redresseur.

Relais de démarrage en prise

■REMARQUE: Le schéma de principe du relais est inscrit en relief sur son boîtier pour les tests de continuité.

■REMARQUE: Le bloc-fusibles et le faisceau de fils ne sont pas repérables et doivent être remplacés comme un tout.

TEST

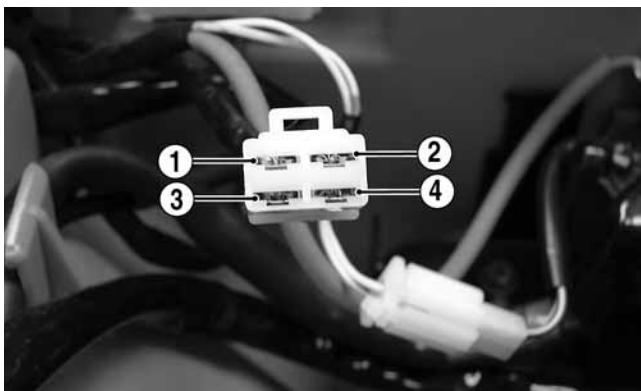
Le relais de démarrage en prise est situé sous le siège au-dessous la porte-fusibles. Pour tester le relais, respectez la procédure suivant.

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON; puis comprimez le levier de frein ou déprimez la pédale de frein auxiliaire. Il devrait y avoir un clic sonore du relais de démarrage en prise.

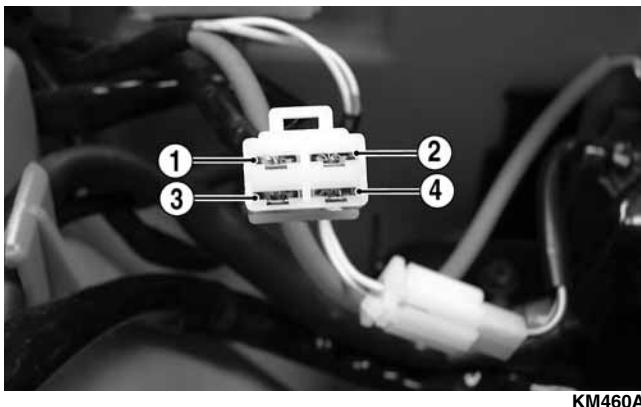
■REMARQUE: Le feu d'arrêt devrait s'allumer lorsqu'un frein ou l'autre est actionné. Si le feu d'arrêt n'illumine, dépannez l'interrupteur de feu d'arrêt approprié.

2. Appliquez l'autre frein du l'étape 1. Il devrait y avoir un clic sonore du relais de démarrage en prise.

3. Débranchez le raccord quatre fils du relais de démarrage en prise; puis à l'aide d'un mètre de tension, connectez le fil rouge du testeur au fil vert/jaune (1) et le fil noir du testeur au fil vert (3).



4. Avec le commutateur d'allumage en position ON, placez le sélecteur en position DC volts; puis appliquez un frein ou l'autre. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie. Si la tension de la batterie est observée et aucun clic sonore n'a été entendu en les étapes 1 ou 2, retirez les fils de testeur et remplacez le relais de démarrage en prise.
5. Débrayez le sélecteur de vitesse du point mort et branchez un câble de liaison entre le fil jaune/vert (2) et le fil vert (4).



6. Déprimez le bouton de démarreur pour un moment. Le démarreur devrait embrayer. Si le démarreur engage, remplacez le relais de démarrage en prise. Si le démarreur n'engage, dépannez les connexions de batterie, relais de démarreur ou connexions de démarreur.

Phares

Sur le Utility, les raccords dont il s'agit sont les deux raccords à trois broches fixé aux supports de pare-boues avant (un sur chaque côté) avec attaches de câble.

Sur le DVX, les raccords dont il s'agit sont les deux raccords à trois broches sous la garde-boues avant.

VÉRIFICATION DE L'AMPOULE (feux de route et de croisement)

Inspectez visuellement l'ampoule pour des filaments brisés, noircis ou si la base de l'ampoule est desserrée.

TENSION

■REMARQUE: Effectuez ce test successivement sur le côté faisceau principal des les connecteurs. De plus, le commutateur d'allumage doit être à la position LIGHTS (phares) et le moteur doit être en marche.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil vert; puis connectez le fil noir du testeur au fil blanc.
3. Le commutateur du rhéostat à la position feu de croisement (LO), le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.
4. Connectez le fil rouge du testeur au fil bleu. Le commutateur du rhéostat à la position 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 les fusibles, 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-boues arrière.

VÉRIFICATION DE L'AMPOULE

Inspectez visuellement l'ampoule pour des filaments brisés, noircis ou si la base de l'ampoule est desserrée.

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 (phares).

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/noir; puis connectez le fil noir du testeur au fil vert.
3. Avec le commutateur d'allumage à la position LIGHTS (phares), 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 (marche) et le frein (la pédale ou le levier manuel) doit être appliqué.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil vert/jaune; puis connectez le fil noir du testeur au fil vert.
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 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 1000 tr/min; le calage de l'allumage doit se situer au 5° avant PMH (repère «F»).
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 soit plié ou endommagé, ou que l'unité d'allumage électronique soit défectueuse.

Dépannage

Problème: L'étincelle est faible ou absente.

Situation	Remède
1. Bobine d'allumage défectueuse 2. Bougie d'allumage défectueuse 3. Magnéto défectueuse 4. Unité d'allumage électronique défectueuse 5. Bobine du capteur d'allumage défectueuse	1. Remplacez la bobine d'allumage. 2. Remplacez la bougie d'allumage. 3. Remplacez la magnéto. 4. Remplacez l'unité d'allumage électronique. 5. Remplacez la bobine du capteur d'allumage.

Problème: La bougie d'allumage est encaressée de carbone.

Situation	Remède
1. Mé lange trop riche 2. Tr/min de ralenti trop élevé 3. Essence inappropriée 4. Filtre à air sale 5. Bougie d'allumage inappropriée (trop froide) 6. Joints d'étanchéité de soupapes fendu ou manquantes 7. Segments de piston d'huile usée ou brisée	1. Ajustez le carburateur. 2. Ajustez le carburateur. 3. Remplacez par l'essence appropriée. 4. Nettoyez le filtre à air. 5. Remplacez la bougie d'allumage. 6. Remplacez les joints. 7. Remplacez les segments.

Problème: Les électrodes de la bougie d'allumage surchauffent ou brûlent.

Situation	Remède
1. Bougie d'allumage inappropriée (trop chaude) 2. Le moteur surchauffe 3. Bougie d'allumage desserrée 4. Mé lange trop pauvre	1. Remplacez la bougie d'allumage. 2. Révisez le système de refroidissement. 3. Resserrez la bougie d'allumage. 4. Ajustez le carburateur.

Problème: La magnéto ne se charge pas.

Situation	Remède
1. Fils ou connexions court-circuités, desserrés ou ouverts 2. Bobines de magnéto court-circuitées, à la masse ou ouvertes 3. Régulateur/redresseur défectueuse	1. Réparez, remplacez ou resserrez les fils. 2. Remplacez les bobines de magnéto. 3. Remplacez le régulateur/redresseur.

Problème: La magnéto se charge, mais la vitesse de chargement est inférieure aux spécifications.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fils court-circuités, ouverts ou desserrés (aux bornes) 2. Bobines du stator (charge) à la masse ou ouvertes 3. Régulateur/redresseur défectueux 4. Plaques de batterie défectueuses 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réparez, ou resserrez les fils. 2. Remplacez les bobines du stator. 3. Remplacez le régulateur/redresseur. 4. Remplacez la batterie.
Problème: Il y a surcharge de la magnéto.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie interne court-circuitée 2. Régulateur/redresseur défectueuse 3. Mauvaise mise à la masse du régulateur/redresseur 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez la batterie. 2. Remplacez le régulateur/redresseur. 3. Nettoyez ou resserrez la connexion de masse.
Problème: Le chargement est instable.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fil court-circuité par intermittence 2. Court circuit interne de magnéto 3. Régulateur/redresseur défectueux 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez le fil. 2. Remplacez la magnéto. 3. Remplacez le régulateur/redresseur.
Problème: Le bouton de démarrage ne fonctionne pas.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Chargement faible de la batterie 2. Contacts d'interrupteurs défectueux 3. Balais du démarreur non assujettis 4. Relais du démarreur défectueux 5. Commutateur d'arrêt d'urgence ou commutateur d'allumage éteint 6. Connexions desserrées ou déconnectées 7. Bagues du démarreur usées 8. Armature du démarreur courté-ouvert 9. Interrupteur de frein défectueuse 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rechargez ou remplacez la batterie. 2. Remplacez l'interrupteur. 3. Réparez ou remplacez les balais. 4. Remplacez le relais. 5. Allumez les interrupteurs. 6. Connectez, resserrez ou réparez les connexions. 7. Remplacez le démarreur. 8. Remplacez le démarreur. 9. Remplacez le démarreur.
Problème: La surface des plaques de batterie présente des taches ou une substance blanche, poudreuse et acide.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vitesse de chargement trop basse ou trop haute 2. Densité trop basse 3. Batterie à plat ou endommagée 4. Electrolyte contaminé 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez la batterie. 2. Chargez la batterie ou ajoutez de l'eau distillée. 3. Remplacez la batterie. 4. Remplacez la batterie.
Problème: La batterie se décharge trop rapidement.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Électrolyte contaminé 2. Densité trop haute 3. Batterie court-circuitée 4. Densité trop basse 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez la batterie. 2. Vérifiez charge. 3. Remplacez la batterie. 4. Rechargez la batterie.
Problème: La polarité de la batterie est inversée.	
Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie incorrectement connectée 2. Système électrique endommagé 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inversez les connexions - remplacez la batterie. 2. Remplacez les composants endommagés.

Système d'entraînement

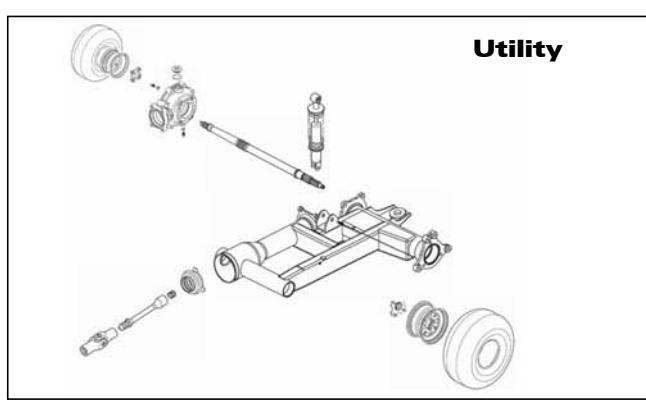
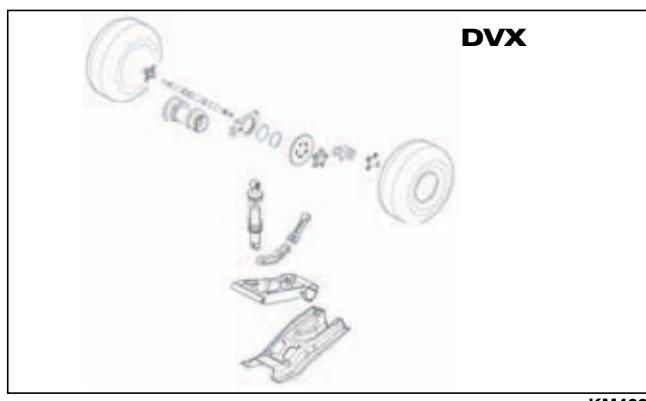
OUTILS SPÉCIAUX

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 actuel pour la description d'outil approprié.

Description	n/p
Clé de l'écrou de blocage pivot	0444-201
Clé d'écrou d'essieu arrière	0444-198
Clé d'écrou de roulement de pignon	0444-203
Extracteur de pignon	0444-202
Blocs en V	0644-535

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

Schémas d'ensemble d'entraînement arrière



Essieu moteur arrière (DVX)

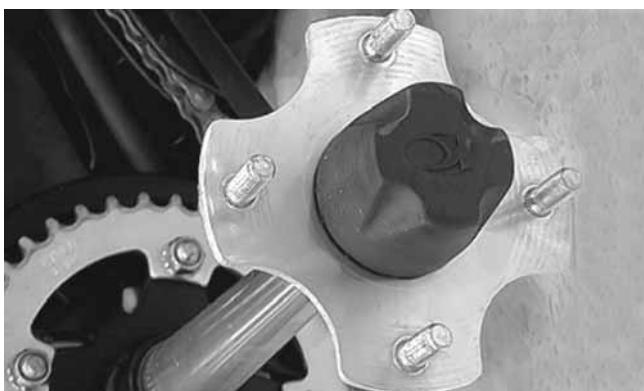
RETRAIT

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

AVERTISSEMENT

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

2. Engagez le verrou de levier de frein; puis retirez les roues.
3. Retirez les capuchons des moyeux; puis retirez et jetez les goupilles fendues.



4. Retirez les moyeux de roue arrière, puis retirez l'étrier de frein et mettez à l'écart.

■REMARQUE: N'appliquez pas la pédale de frein avec l'étrier retiré. Le piston de frein sera poussé de l'extérieur et le liquide de frein sera déversé.

5. Retirez les deux écrous d'essieu (filetage à gauche). Prenez note d'une rondelle plate et d'une épaisseur.

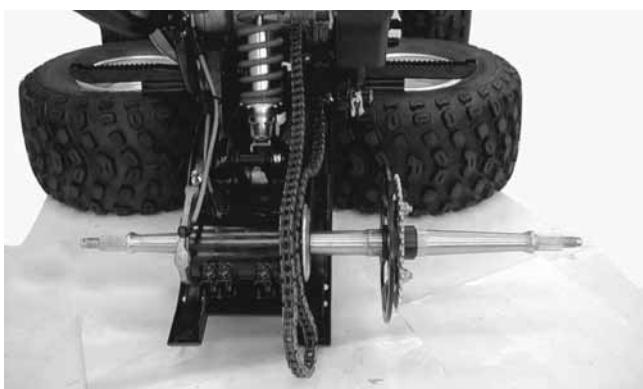


6. Retirez l'ensemble de disque de frein du essieu.



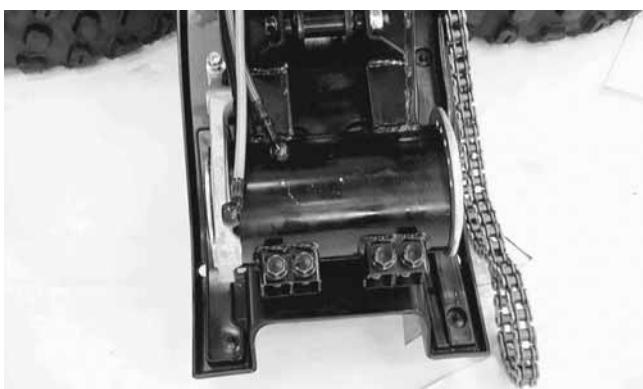
KM472

7. Desserrez la chaîne d'entraînement (voyez Entretien/mise au point périodique); glissez le chaîne du pignon et retirez l'ensemble d'essieu du côté droit.



KM476A

8. Retirez la vis à capuchon du support d'étrier de frein arrière; puis retirez l'anneau de retenue qui fixe le support d'étrier au logement d'essieu.



KM481A

9. Retirez le support d'étrier de frein et collier d'alignement. Prenez note le joint torique.



KM483

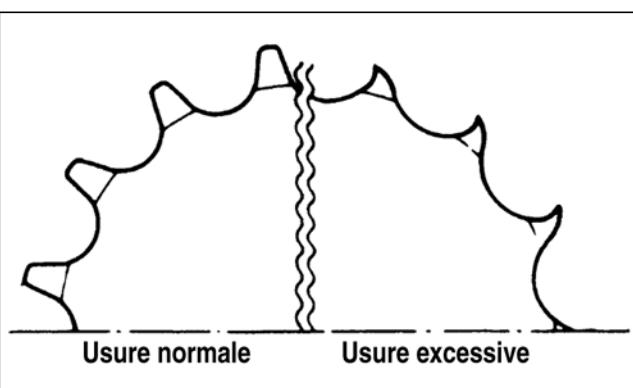
10. Retirez les quatre vis à capuchon du l'arrière de l'ensemble de bras oscillant; puis retirez le logement d'essieu arrière du côté droit de le bras oscillant.
11. Retirez l'anneau de retenue qui fixe le pignon mené à l'essieu; puis retirez le pignon.



KM477

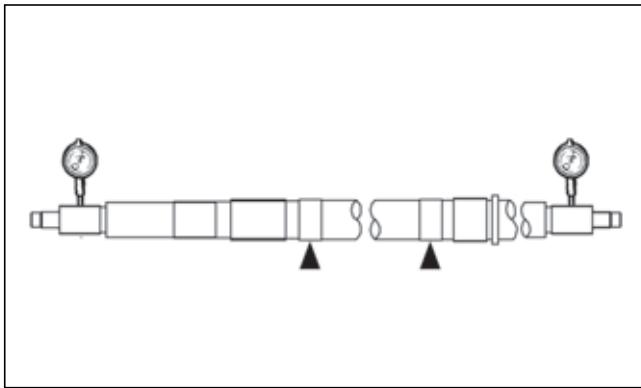
NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Inspectez les dents du pignon denté pour déceler l'usure éventuelle. Si elles sont usées comme indiqué, remplacez le pignon denté de moteur, le pignon denté arrière et la chaîne d'entraînement ensemble.



ATV2185

2. Mesurez la déviation d'essieu arrière comme indiqué en utilisant des blocs en V et un comparateur à cadran. Si la déviation d'essieu dépasse 1,5 mm (0,06 po), l'essieu doit être remplacé.



KM480

3. Inspectez les pares-poussière pour déceler l'usure ou les dommages éventuels. En cas de défaut, remplacez le pare-poussière.
4. Inspectez les roulements d'essieu en les tournant à la main. En cas d'à-coup, d'accrochage ou de jeu excessif, remplacez les roulements d'essieu.

■REMARQUE: Si les roulements d'essieu sont remplacés, remplacez les pares-poussière par des joints neufs. Garnissez toujours les roulements avec de la graisse de roulement de roue de bonne qualité.

Retrait des roulements

1. Retirez les joints à poussière à l'aide d'un outil d'extraction de joint approprié, puis utilisez une barre appropriée pour chasser les roulements hors du boîtier d'essieu. Prenez note d'un collet d'espacement.

■REMARQUE: Ne réutilisez pas les roulements après leur retrait.

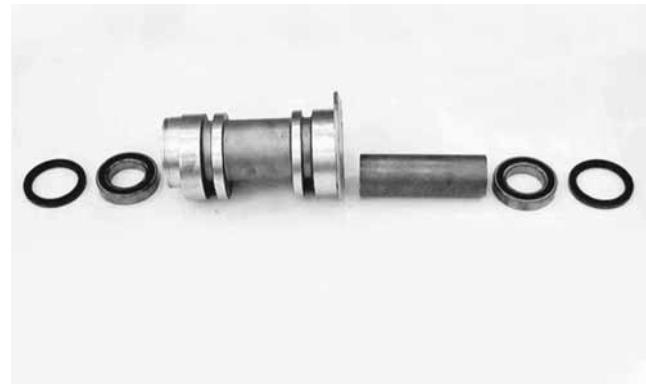


KM486

2. Nettoyez le boîtier d'essieu et inspectez-le pour déceler les fissures, les trous élargis et l'usure des alésages de roulement.

Installation des roulements

1. Garnissez les nouveaux roulements avec de la graisse de roulement de roue de bonne qualité, puis installez le roulement de droite en premier à l'aide d'un outil de pose de roulement approprié. Le côté scellé du roulement doit être orienté vers l'intérieur.
2. Installez le collet d'espacement, puis installez le roulement de gauche.



KM486

3. Installez de nouveaux pares-poussière et enduisez les lèvres d'une couche légère de graisse.

INSTALLATION

1. Installez le boîtier d'essieu dans le bras oscillant, puis installez et serrez à la main les deux vis à capuchon.



KM481A

2. Installez le support d'étrier de frein; puis installez le circlip et une vis à capuchon et serrez à la main seulement.



KM482

3. Glissez l'essieu dans le logement d'essieu du côté droit; puis appliquez graisse tout purpose à tout endroits cannelés de l'essieu.
4. Installez le pignon et le moyeu de pignon sur l'essieu et fixez avec l'anneau de retenue; puis installez la chaîne d'entraînement.



KM477

- Sur la côté gauche, installez l'ensemble de disque de frein et l'épaisseur; puis installez l'étrier de frein et fixez avec les deux vis à capuchon.

REMARQUE: Pour faire serrer les écrous d'essieu, engagez le verrou de levier de frein.

REMARQUE: Il est nécessaire de calculer la valeur de torsion utilisant la formule suivante en raison du décalage de l'outil spécial utilisé pour serrer les écrous d'essieu.

- Enduisez les filetages de l'essieu avec Loctite rouge n° 271 et installez un écrou d'essieu (filetage à gauche); puis à l'aide de la Clé d'écrou d'essieu arrière, serrez l'écrou d'essieu intérieure à la spécification de couple calculée.



KM471

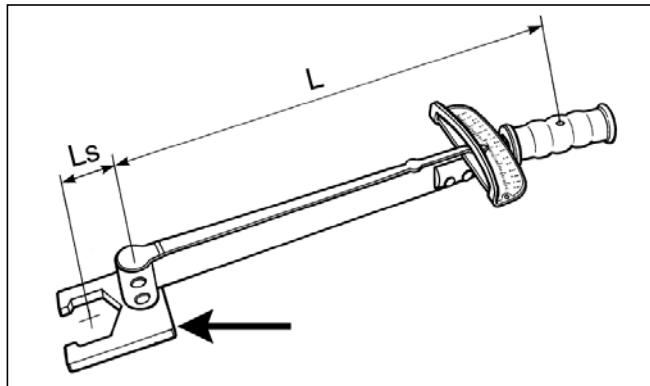
$$\frac{L \times Ts}{L + Ls} = T$$

T: Mesure de clé de tension à calculer

Ts: Valeur du couple de serrage spécifié (86 lb-pi)

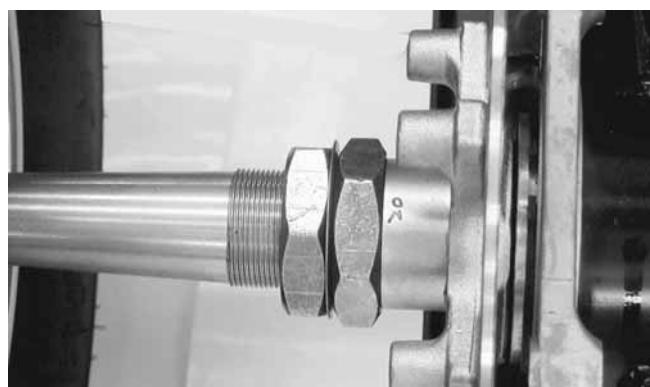
Ls: Longueur de décalage d'outil (d'un centre à l'autre)

L: Longueur de clé de tension (du pivot de la poignée au centre de la tête)



ATV2189

- Installez la rondelle; puis installez l'écrou d'essieu externe et serrez-le à la spécification de couple calculée.



KM470

- Réglez la chaîne d'entraînement (voyez Entretien/mise au point périodique); puis serrez les deux vis à capuchon.
- Installez les moyeux des roues et serrez les écrous des moyeux des roues arrière à 72 lb-pi; puis installez les goupilles fendues et des capuchons des moyeux.
- Installez les roues arrière et serrez en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb-pi.

Essieu moteur arrière (Utility)

RETRAIT

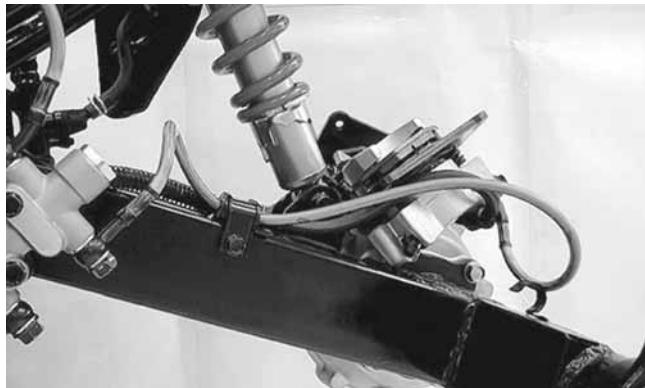
- Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues.

AVERTISSEMENT

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

- Comprimez le levier de frein et engagez le verrou de levier de frein; puis retirez les roues arrière et des capuchons des moyeux.
- Retirez les goupilles fendues et les écrous des moyeux arrière; puis retirez les moyeux.
- Démontez le verrou de levier de frein; puis retirez les étriers de frein arrière et la disque de frein.

■REMARQUE: N'appliquez pas les freins avec les étriers retirés. Les pistons de frein sera poussé de l'extérieur et le liquide de frein sera déversé.



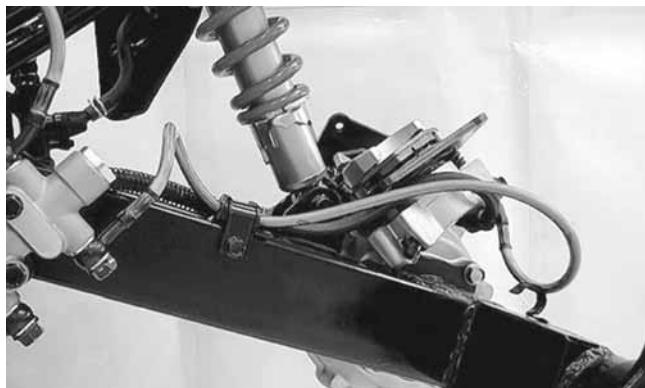
KM505

5. Retirez le carter d'engrenage d'entraînement arrière; puis vidangez le carter d'engrenage.
6. Desserrez le collier qui fixe la botte de joint au bras oscillant; puis glissez la botte du bras oscillant.



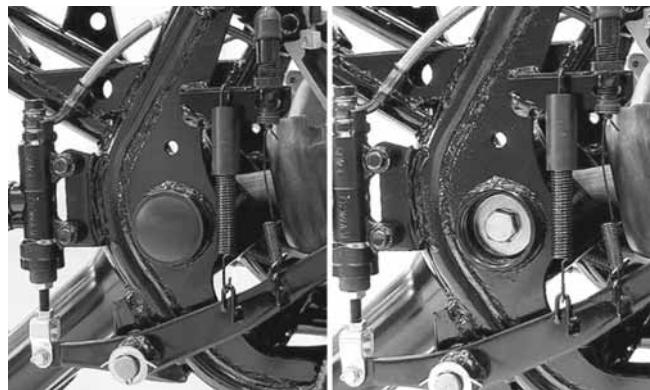
KM504

7. Retirez le collier qui fixe le tuyau de frein au bras oscillant; puis retirez l'écrou et le boulon inférieures de montage d'amortisseur.



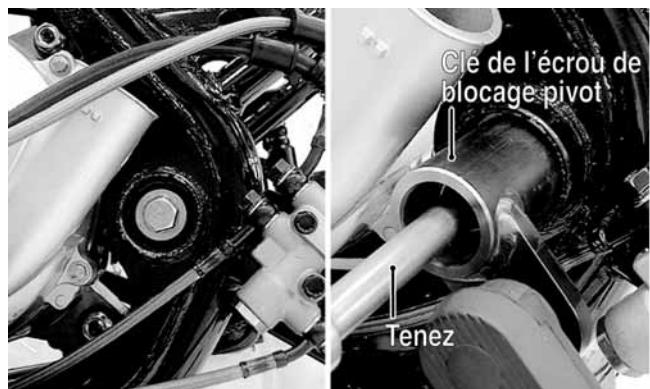
KM505

8. Retirez les capuchons de pivot gauche et droit; puis retirez le boulon de pivot côté droit.



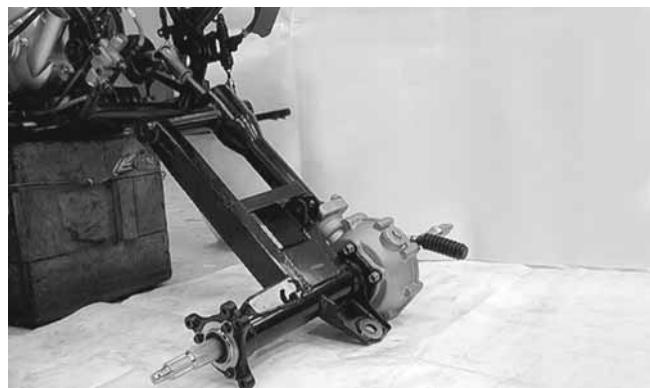
KM506

9. Du côté gauche, retirez l'écrou de blocage de pivot à l'aide d'un Clé de l'écrou de blocage pivot; puis retirez le boulon de réglage de pivot gauche.



KM533B

10. Retirez l'ensemble de bras oscillant. Prenez note le ressort de l'arbre de transmission.



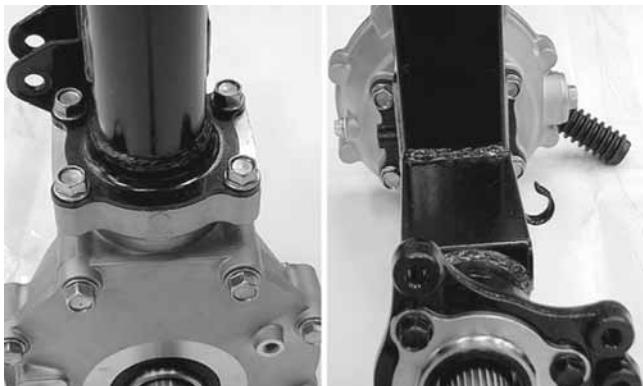
KM508

11. Débrayez le joint de cardan des cannelures de l'arbre de sortie de la transmission et mettez l'arbre de transmission à l'écart.



KM509

12. Retirez les huit vis à capuchon qui fixent le bras oscillant au le carter d'engrenage d'entraînement finale.



KM513

13. Supportez le bras oscillant du côté droit; puis à l'aide d'un maillet en caoutchouc, enfoncez l'arbre d'essieu du tuyau de bras oscillant. Prenez note des deux joints torique.

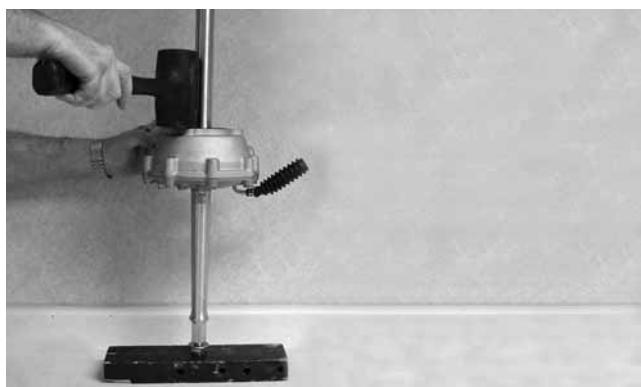


KM536



KM537

14. Placez l'extrémité droit (longueur plus court) de l'essieu sur un bloc de bois; puis à l'aide d'un maillet en caoutchouc, enfoncez le carter d'engrenage du l'essieu.



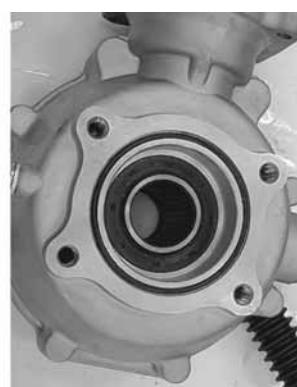
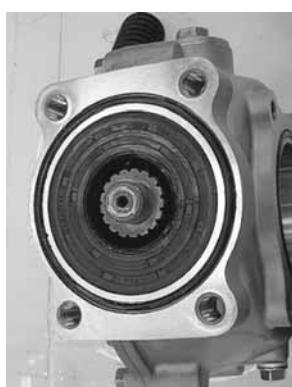
KM538

ATTENTION

Supportez le carter d'engrenage à la main ou endommage au carter d'engrenage peut résultant comme il retombera librement lorsqu'il sera dégagé de la portion cannelée de l'arbre.

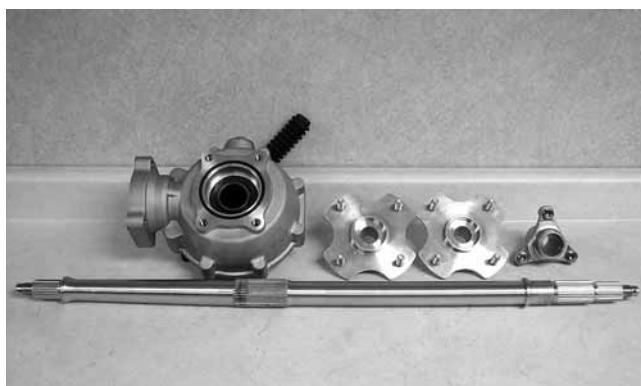
NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez toute pièces avec d'un solvant nettoyer de pièces et séchez à l'air comprimé.
2. Inspectez tout joints pour piquées, déchirés, ou détériorent.



KM519

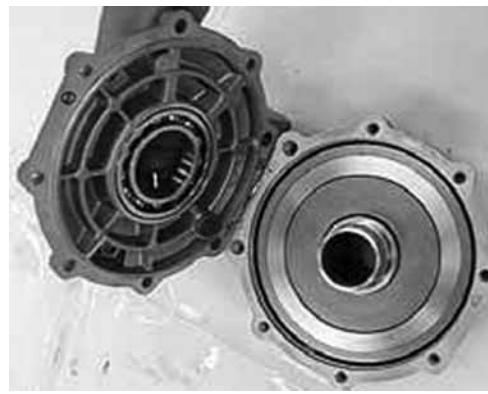
3. Inspectez toutes cannelures et moyeux pour usure excessive, ébréchures, fissures ou tordus.



KM539



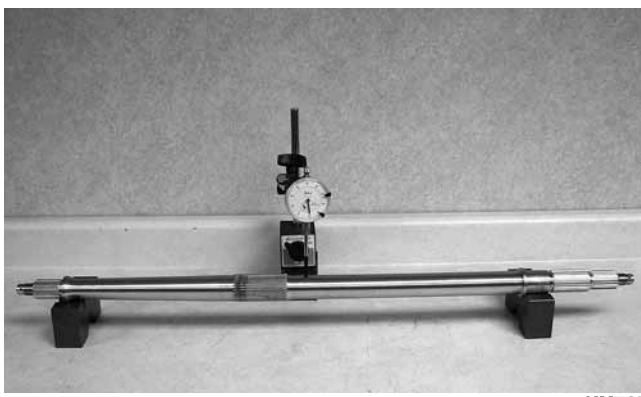
KM540



KM918

4. Vérifiez qui tout roulements tourne aisément et ne sont pas usés, décolorés ou manquant des pare-poussières.
5. Inspectez les composants de freins pour fuites, usure excessive ou décoloration.
6. Vérifiez l'arbre d'essieu pour un faux-rond en utilisant un comparateur à cadran et des supports adéquats. Faux-rond maximale est 3 mm (0,12 po).

■REMARQUE: Un faux-rond d'essieu est égal à la 1/2 de la lecture du comparateur à cadran total.

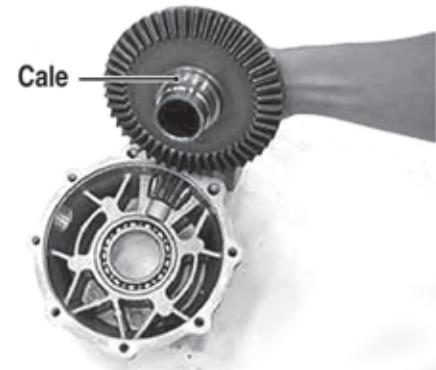


KM543

7. Inspectez l'ensemble de carter d'engrenage d'entraînement finale pour opération d'engrenage aisée. Si les engrenages sont bruyants ou s'il y a tout accrochage ou arrimage, l'ensemble de carter d'engrenage doit être fixé.

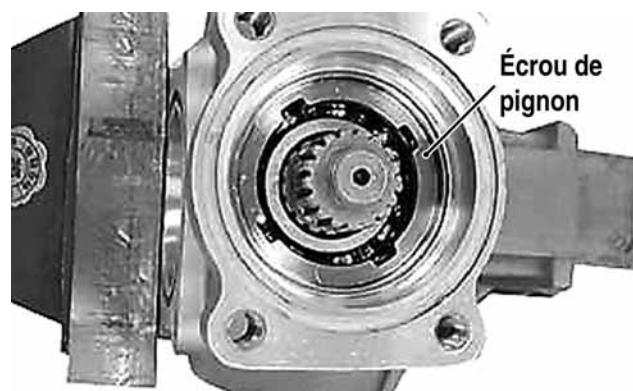
DÉSASSEMBLAGE

1. Retirez les vis à capuchon fixant le couvercle du carter d'engrenages au carter d'engrenages, puis retirez le couvercle et la cale de couronne dentée de droite.



KM919A

2. Sortez le joint d'étanchéité d'huile de l'avant du carter d'engrenages, puis à l'aide de la clé pour écrou de roulement de pignon satellite, retirez l'écrou du pignon.



KM920A

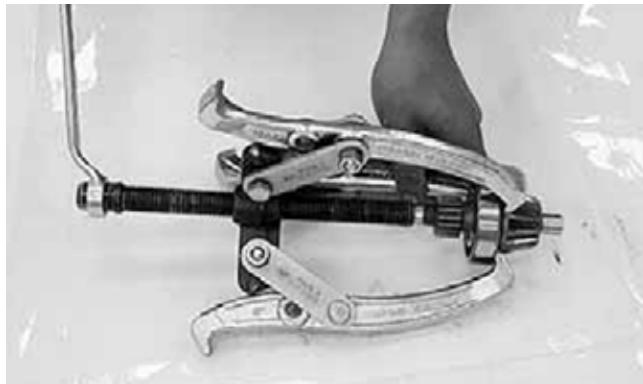


KM921

3. Retirez l'arbre du pignon à l'aide de l'extracteur de pignon, puis à l'aide d'un extracteur à trois mâchoires, retirez le roulement du pignon. Repérez la cale de pignon.



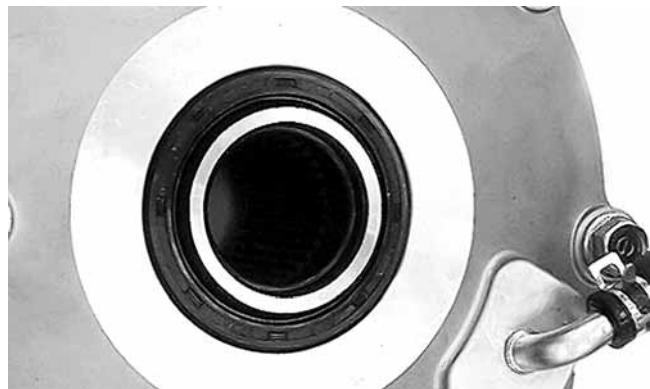
KM922



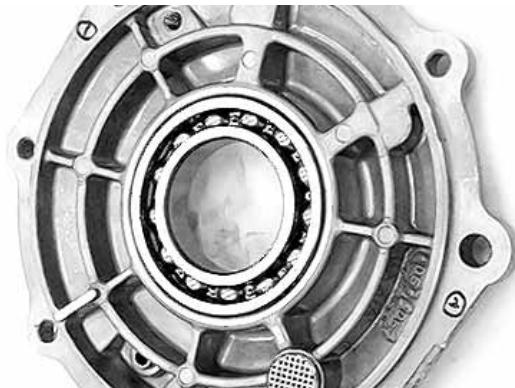
KM923



KM926



KM927

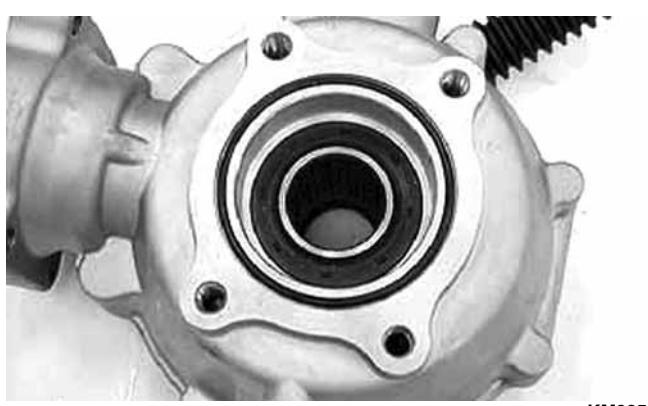


KM928



KM924A

4. Retirez les joints d'étanchéité d'huile du carter et du couvercle, puis chassez les roulements hors du carter.



KM925

5. Chauffez le carter d'engrenages à environ 82 °C (180 °F) et, à l'aide d'un extracteur de bague borgne, retirez le roulement à aiguilles du pignon.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants dans un solvant de nettoyage pour pièces et séchez-les à l'air comprimé.
2. Vérifiez qu'aucun des roulements n'est usé excessivement, décoloré, dur à tourner ou écaillé.
3. Inspectez les engrenages à la recherche de dents écaillées, d'usure excessive, d'écaillage ou de décoloration.
4. Vérifiez que le carter d'engrenages et son couvercle ne sont ni fissurés, ni déformés et que les alésages des roulements ne sont pas éraflés.
5. Si les joints d'étanchéité n'ont pas été retirés et doivent être réutilisés, vérifiez l'absence d'entailles, de déchirures, de ressorts de tension manquants ou d'usure excessive sur les lèvres.

ASSEMBLAGE

1. Enfoncez les roulements dans le carter d'engrenages et son couvercle à l'aide d'un extracteur approprié. Assurez-vous que le roulement est fermement installé.

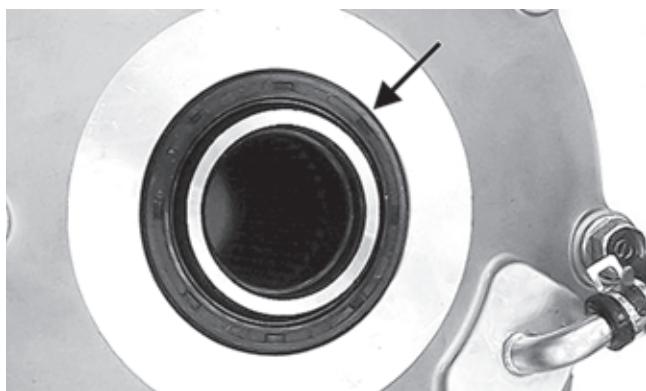


KM926



KM928

2. Mettez de la graisse sur les lèvres des joints, puis à l'aide d'un outil de pose de joint, enfoncez les joints dans le carter d'engrenages et son couvercle (face plate vers l'extérieur), jusqu'à ce qu'ils affleurent leur alésage.



KM927A



KM925A

3. Enfoncez un roulement à aiguilles de pignon neuf dans le carter, puis enduisez le roulement de graisse au bisulfure de molybdène. Fixez-le à l'aide de l'anneau à ressort.
4. Si le roulement a été séparé du pignon, posez la cale et le roulement sur l'arbre du pignon, la face marquée du roulement dirigée vers l'avant de l'arbre du pignon.



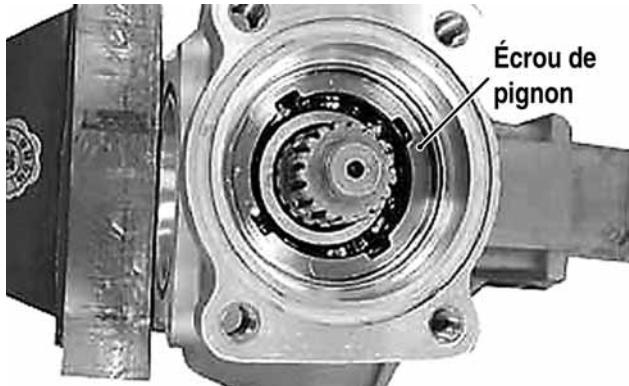
KM924



KM935

■REMARQUE: Lors du remplacement du jeu d'engrenages, de la couronne dentée, du roulement de couronne dentée et/ou du carter d'engrenages, utilisez une cale de 2 mm (0,08 po) d'épaisseur pour la mise en place initiale.

5. Enfoncez l'ensemble de pignon dans le carter d'engrenages, en emboitant fermement le roulement, puis fixez l'ensemble avec un écrou de blocage neuf, en serrant à l'aide de la clé pour écrou de pignon à un couple de 72 lb-pi.



KM920A



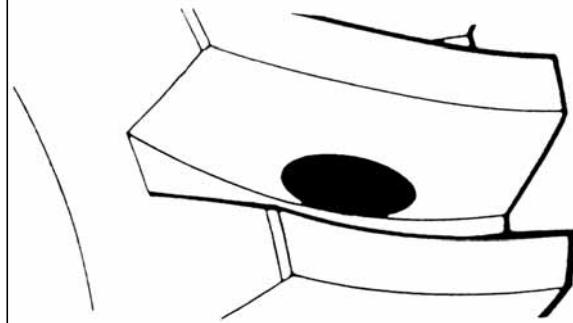
KM921

6. Mettez de la graisse sur les lèvres des joints de pignon et posez les joints dans le carter d'engrenages en les emboîtant complètement, puis mettez une légère couche de pâte ou de teinture sur plusieurs dents de la couronne dentée.
7. Posez les cales appropriées sur la couronne dentée et mettez-la dans le carter d'engrenages, puis remettez le couvercle du carter en place et fixez-le avec les vis à capuchon. Serrez les vis en diagonale, en alternant, tout en faisant tourner le pignon satellite.

Vérification de l'indentation

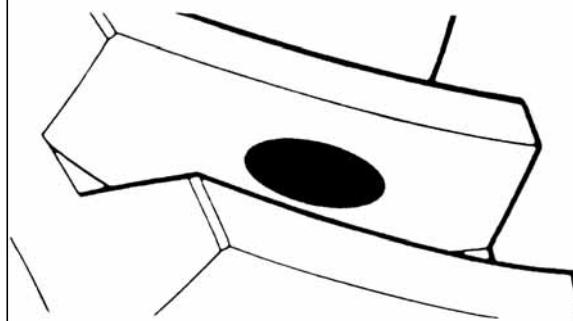
1. Faites tourner la couronne dentée de plusieurs tours, dans un sens ou dans l'autre, puis observez le contact entre les pignons par le trou de remplissage d'huile.
2. Examinez le motif de l'indentation dans la teinture et comparez-le aux illustrations.

Incorrect (contact aux dents de racine)



ATV-0105

Correct



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.

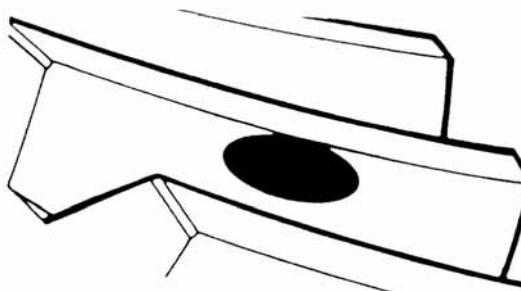
Indentation	Correction de cale
Contact au sommet	Réduisez l'épaisseur de cale
Contact à la base	Augmentez l'épaisseur de cale

Une fois l'indentation corrigée, le jeu d'engrenement doit être vérifié.

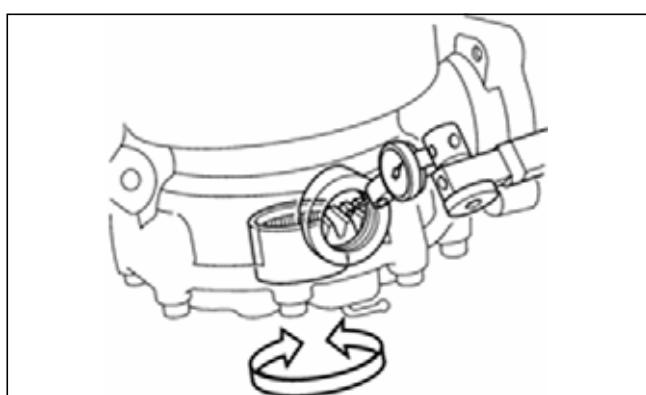
Vérification du jeu d'engrenement

1. Montez un comparateur à cadran à travers le bouchon de remplissage d'huile pour toucher une dent de la couronne dentée et mettez le comparateur à zéro.

Incorrect (contact aux dents du dessus)



ATV-0103



KM936

2. Tout en bloquant l'arbre de pignon pour l'empêcher de tourner, faites osciller la couronne dentée et notez la mesure. Le jeu d'engrènement standard doit être compris entre 0,05 et 0,25 mm (0,002 et 0,010 po). La la limite d'utilisation maximale est de 0,4 mm (0,016 po).
3. Retirez le comparateur à cadran et faites tourner la couronne dentée de 120°; procédez à nouveau aux étapes 1 et 2.
4. Refaites l'étape 3 pour un total de trois mesures; comparez la différence entre les trois. La différence maximale autorisée est de 0,2 mm (0,08 po).

■REMARQUE: Si la différence entre les mesures dépasse les spécifications, c'est que les roulements ne sont pas posés d'aplomb ou que le carter d'engrenages est déformé. Si le jeu d'engrènement n'est pas conforme aux spécifications, corrigez-le à l'aide du tableau suivant.

Jeu d'engrènement	Couronne dentée de gauche	Couronne dentée de droite
Insuffisant	Diminuez la cale	Augmentez la cale
Excessive	Augmentez la cale	Diminuez la cale

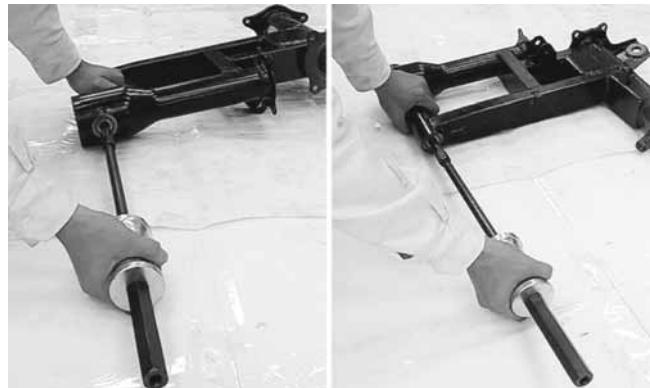
■REMARQUE: Le changement de l'épaisseur des cales doit être le même sur les côtés opposés. Si l'on augmente l'épaisseur de la cale de gauche, l'épaisseur de la cale de droite doit être réduite de la même quantité.

5. Une fois le jeu d'engrènement corrigé, vérifiez l'indentation des pignons. Refaites la correction de l'indentation et la vérification du jeu d'engrènement jusqu'à ce que les mesures soient conformes aux spécifications.
6. Lorsque les mesures de l'indentation et du jeu d'engrènement sont conformes aux spécifications, retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle au carter d'engrenages.
7. Enlevez toute l'huile des surfaces de contact; appliquez-y une couche uniforme de produit d'étanchéité à la silicone, puis mettez en place les couvercles de carter d'engrenages.
8. Posez six vis à capuchon de 8 mm et deux vis à capuchon de 10 mm, puis tout en faisant tourner le pignon satellite, serrez les vis en diagonale, en alternant, au couple spécifié vis de 8 mm à 19 lb-pi, vis de 10 mm à 36 lb-pi.

REEMPLACEMENT DES JOINTS DE BRAS OSCILLANT ET DES ROULEMENTS

Pour remplacer de joints endommagé ou usé et roulements dans l'ensemble de bras oscillant, respectez la procédure suivante.

1. Retirez les joints à poussière du pivot de bras oscillant; puis à l'aide d'un marteau de glissement et d'extracteur des roulements, retirez les roulements de pivot.



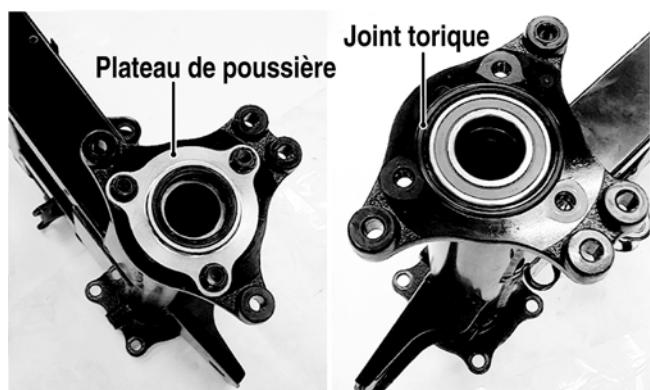
KM521

2. Enfoncez/installez des roulements de pivot jusqu'à installés complètement; puis installez des joints à poussière nouveaux.



KM522

3. Retirez les trois vis à capuchon, le plateau de poussière et un joint torique du logement d'essieu gauche sur le bras oscillant; puis du côté droit, extractez le roulement d'essieu.



KM523A

4. À l'aide d'un installateur des roulements approprié, installez le roulement d'essieu neuf dans le logement d'essieu; puis installez le joint torique et le plateau de poussière. Serrez les trois vis à capuchon bien.

INSTALLATION

1. Installez des joints torique nouveaux dans les rainures de le carter d'engrenage; puis graissez les cannelures centraux d'essieu et installez le carter d'engrenage du côté gauche.



KM527

2. Installez l'essieu arrière et carter d'engrenage dans le côté droit de le bras oscillant; puis fixez le carter d'engrenage à l'ensemble de bras oscillant avec les huit vis à capuchon. Serrez à 50 lb-pi.



KM528A

3. Appliquez graisse aux les cannelures de joint de cardan et les cannelures de l'arbre de transmission; puis installez le ressort de l'arbre de transmission dans l'arbre de transmission.



KM529

■REMARQUE: Appliquez une quantité libérale de graisse aux cannelures de l'arbre de transmission et le ressort de l'arbre de transmission. Ceci aidera à garder le ressort en position durant le montage.

4. Insérez l'ensemble de l'arbre de transmission dans le tuyau de bras oscillant; puis engagez les cannelures de l'arbre de transmission avec les cannelures d'arbre de pignon dans le carter d'engrenage de l'entraînement arrière.



KM530

5. Entagez approximativement 3g (0,1 oz) de graisse dans chaque cavité de roulement pivot du bras oscillant; puis appliquez graisse aux lèvres de les manquantes des pare-poussières.



KM531

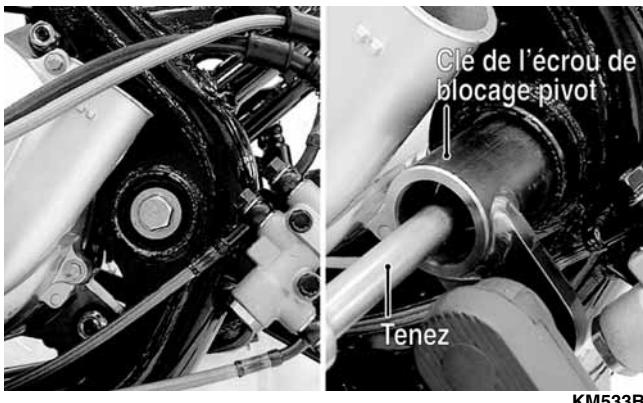
6. Alignez l'ensemble de bras oscillant dans le châssis et engagez le joint de cardan sur les cannelures de l'arbre d'engrenage biseau menée secondaire.



KM532

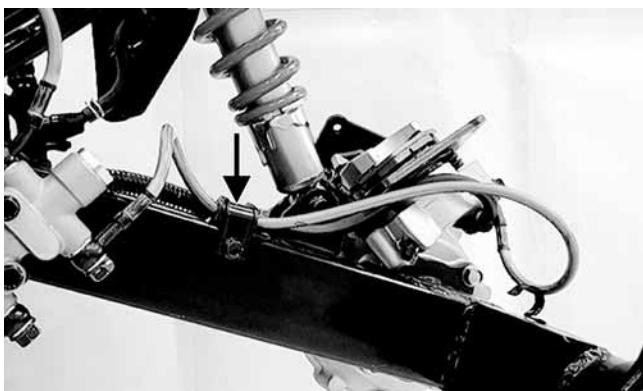
7. Installez le boulon de pivot droit et le boulon de réglage de pivot gauche et serrez bien; puis traversez le bras oscillant vers le haut et bas pour installer les roulements. Serrez le boulon de pivot gauche à 36 lb-po et le boulon de pivot droit à 82 lb-pi.

8. Installez l'écrou de blocage de pivot gauche; puis lorsque vous tenir le boulon de réglage pivot gauche, utilisez un Clé de l'écrou de blocage pivot pour serer l'écrou de blocage à 82 lb-pi.



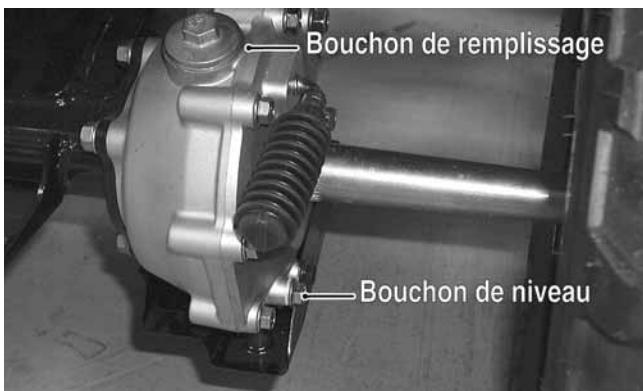
KM533B

9. Installez l'amortisseur en utilisant les pièces existant et serrez à 29 lb-pi; puis installez le collier de tuyau de frein sur le bras oscillant et serrez bien.



KM505A

10. Serrez le bouchon de carter d'engrenage de l'entraînement finale bien; puis retirez le bouchon de remplissage et le bouchon de niveau.

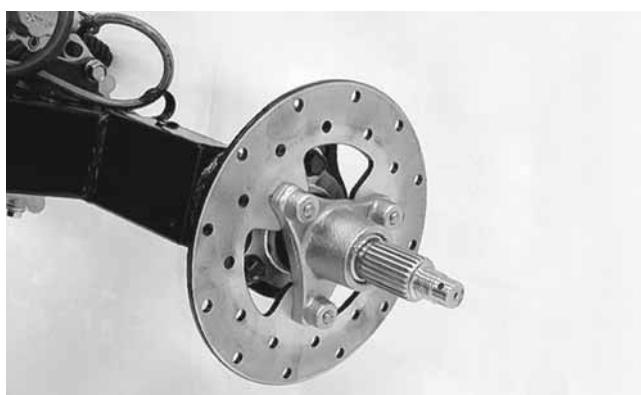


KM131A

11. Versez le lubrifiant d'engrenage recommandé dans le trou de remplissage jusqu'à le lubrifiant est visible dans les filetages de le trou de niveau; puis installez le bouchon de niveau et le bouchon de remplissage et serrez bien.

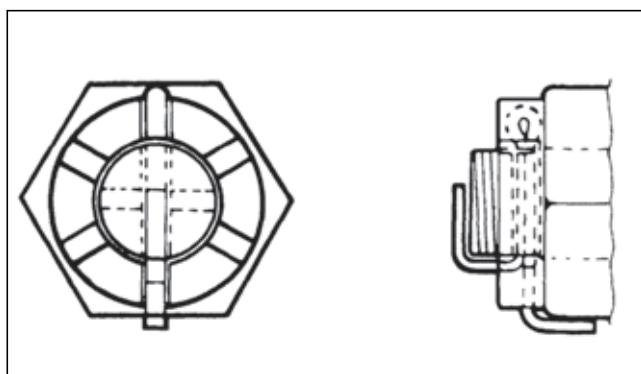
12. Installez le protecteur de carter d'engrenage d'entraînement arrière et serrez les vis à capuchon bien.

13. Appliquez graisse au le moyeu de disque de frein et moyeux des roues; puis installez la disque et les moyeux arrière.



KM502

14. Installez les écrous de moyeu et serrez à 72 lb-pi; puis installez des goupilles fendues nouveaux et courbez à illustré.



KM469

15. Installez les étriers de frein arrière et serrez à 25 lb-pi.

16. Installez les capuchons des moyeux arrière; puis installez les roues arrière et serrez en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb-pi.

17. Retirez le VTT de son support.

Dépannage du système d'entraînement

Problème: La puissance n'est pas transmise du moteur aux roues.

Situation

1. Dentelure de l'arbre de l'essieu arrière usée ou brisée

Remède

1. Remplacez l'arbre.

Dépannage du système de freinage

Problème: Le freinage laisse à désirer.

Situation	Remède
<ul style="list-style-type: none">1. Plaquette usée2. Jeu de pédale excessif3. Fuite de liquide pour freins4. Présence d'air dans le système hydraulique5. Joint d'étanchéité de maître-cylindre ou de cylindre de frein usé	<ul style="list-style-type: none">1. Remplacez les plaquettes.2. Ajustez le jeu.3. Réparez ou remplacez le système hydraulique.4. Purgez le système hydraulique.5. Remplacez le cylindre approprié.

Problème: Il y a déplacement excessif du levier de frein.

Situation	Remède
<ul style="list-style-type: none">1. Présence d'air dans le système hydraulique2. Niveau bas de liquide de frein3. Liquide de frein inapproprié4. Joint d'étanchéité ou coupelle de piston usé	<ul style="list-style-type: none">1. Purgez le système hydraulique.2. Ajoutez la quantité appropriée de liquide/purgez le système.3. Remplacez par le liquide approprié.4. Remplacez le maître-cylindre.

Problème: Il y a fuite de liquide pour frein.

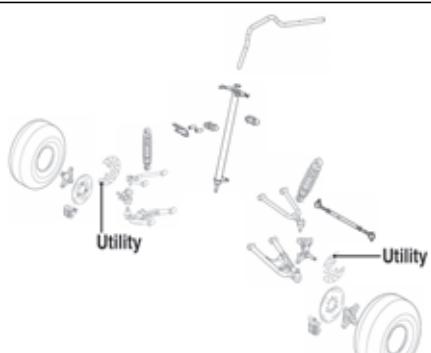
Situation	Remède
<ul style="list-style-type: none">1. Joint de connexion desserrés2. Tuyau fendu3. Joint d'étanchéité de piston usé	<ul style="list-style-type: none">1. Resserrez les joints.2. Remplacez le tuyau.3. Remplacez le maître-cylindre.

Suspension

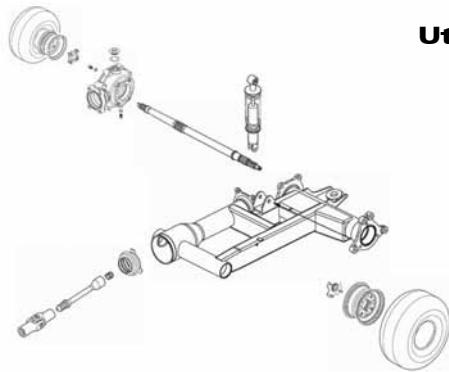
Les composants suivants du système de suspension doivent subir une inspection périodique afin d'assurer le bon fonctionnement du véhicule.

- A. Tiges des amortisseurs gauchies, piquées ou endommagées.
- B. Amortisseur de caoutchouc fendu, cassé ou manquant.
- C. Corps d'amortisseur endommagé, troué ou présentant des fuites.
- D. Œillets d'amortisseurs brisés, gauchis ou fendus.
- E. Bagues d'œillet d'amortisseur usées, détériorées, fendues ou manquantes.
- F. Ressort d'amortisseur cassé ou gauchi.

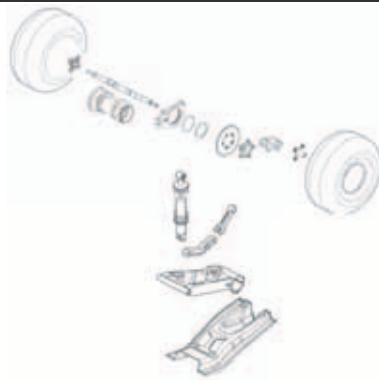
Schémas d'amortisseurs avant et arrière



KM598G



KM463



KM462

Amortisseurs avant

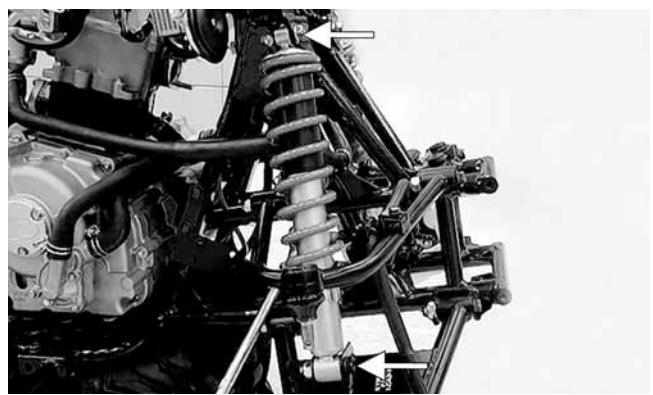
DÉPOSE

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 vis à capuchon et les écrous qui fixent chaque amortisseur au bras en «A» et au châssis.



KM573A

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez les amortisseurs dans un solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez chaque tige d'amortisseur afin de repérer les entailles, la rouille, les courbures et les résidus huileux.
3. Inspectez les ressorts, les attaches de ressorts, les tiges d'amortisseurs, les corps des amortisseurs et les œillets afin de repérer les fissures, les fuites et les courbures.

INSTALLATION

1. Installez chaque amortisseur sur le châssis et le bras en «A» avec les vis à capuchon et les écrous. Serrez tous les écrous à 29 lb-pi.

ATTENTION

Ne serrez pas l'écrou à un couple supérieur au couple spécifié, sinon l'œillet ou le support d'amortisseur SERA endommagé.

2. Retirez le VTT de son support.



KM554

Amortisseur arrière

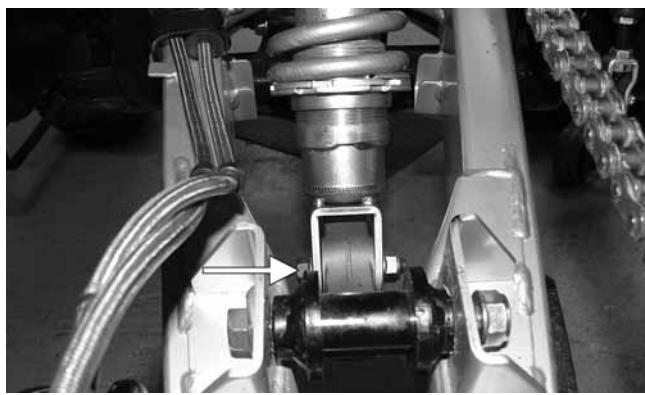
DÉPOSE

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues et de libérer la suspension.

AVERTISSEMENT

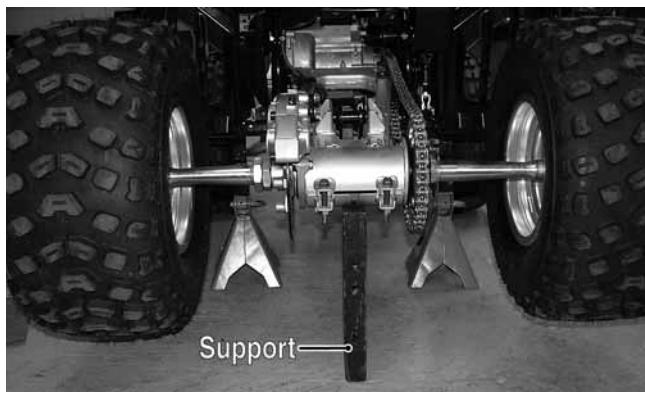
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez la plaque de protection arrière du bras oscillant; puis retirez l'écrou de montage d'amortisseur inférieur et la vis à capuchon.



KM551A

REMARQUE: Supportez le bras oscillant avec un bloc de bois ou d'autre support pour tenir compte de vous retire la vis à capuchon.

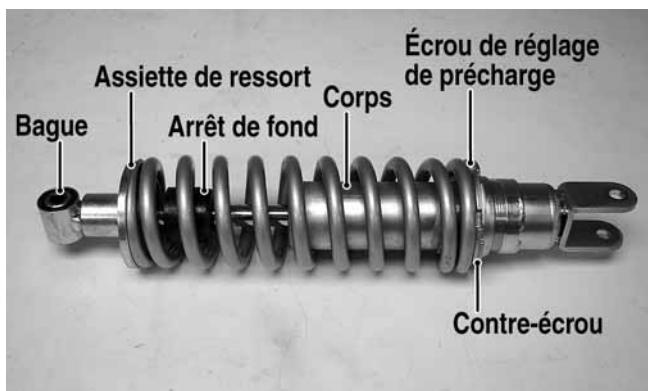


KM555A

3. Retirez l'écrou supérieur et la vis à capuchon de montage du l'amortisseur, puis retirez l'amortisseur du châssis.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez l'amortisseur dans un solvant nettoyeur de pièces.
2. Inspectez le corps d'amortisseur, l'arrêt de fond et bague en caoutchouc pour déceler des dommages et des fuites d'huile. Si tout défaut est découvert, remplacez l'amortisseur.
3. Inspectez le ressort, l'assiette de ressort et les écrous et filetages de réglage de précharge pour endommager ou la corrosion. Si de la corrosion est présente sur les filetages, nettoyez avec une brosse à fils fins et huilez légèrement.



KM561A

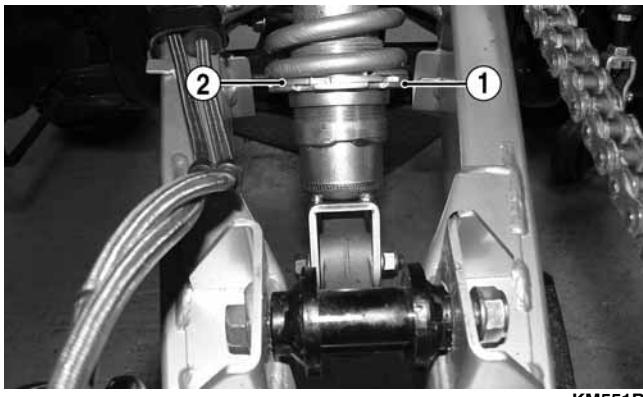
INSTALLATION

1. Soulevez le bras oscillant et mettez l'amortisseur en place, puis installez les vis à capuchon et les écrous supérieur et inférieur.
2. Serrez l'écrou supérieur et l'écrou inférieur aux couples 29 lb-pi.
3. Installez la plaque de protection arrière du bras oscillant et fixez avec les quatre vis à capuchon. Serrez bien.

RÉGLAGE DE PRÉCHARGE DE RESSORT

La précharge de ressort arrière est réglable en changeant la longueur de réglage du ressort. A l'aide de la procédure suivante, réglez le ressort.

1. Desserrez l'écrou de blocage (1). Ajustez la précharge de ressort en tournant le réglage (2) dans la sens antihoraire pour augmenter la précharge de ressort ou dans la sens horaire pour diminuer la précharge de ressort.



KM551B

2. Serrez bien l'écrou de blocage.

Bras oscillant

RETRAIT ET DÉSASSEMBLAGE

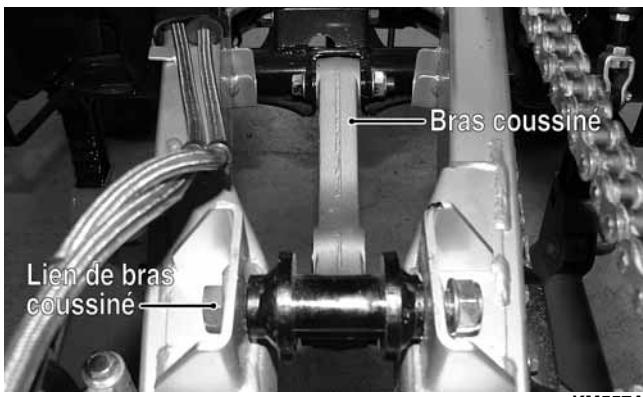
Pour le Utility, voyez Essieu moteur arrière dans Système d'entraînement. Pour le DVX, respectez la procédure suivante.

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues et de libérer la suspension.

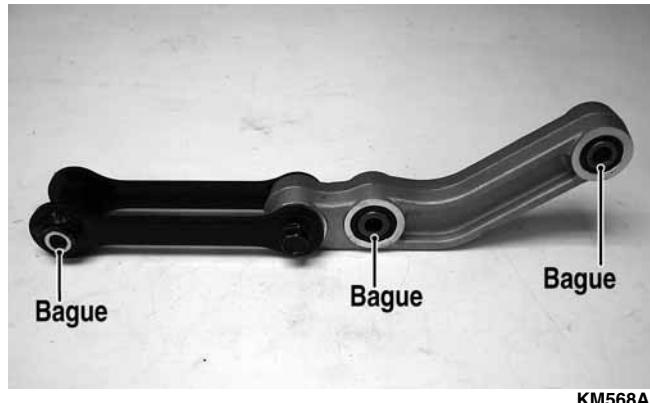
AVERTISSEMENT

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

2. Retirez les roues arrière, puis retirez les capuchons des moyeux arrières et les écrous de moyeu. Jetez les goupilles fendues.
3. Retirez l'assemblage d'essieu arrière, puis retirez l'amortisseur arrière.
4. Retirez l'écrou de blocage de bras coussiné et la vis à capuchon; puis retirez l'écrou de blocage et la vis à capuchon qui fixent le lien de bras coussiné au bras oscillant. Retirez l'ensemble de bras/lien coussiné. Prenez note des trois bagues.



KM557A



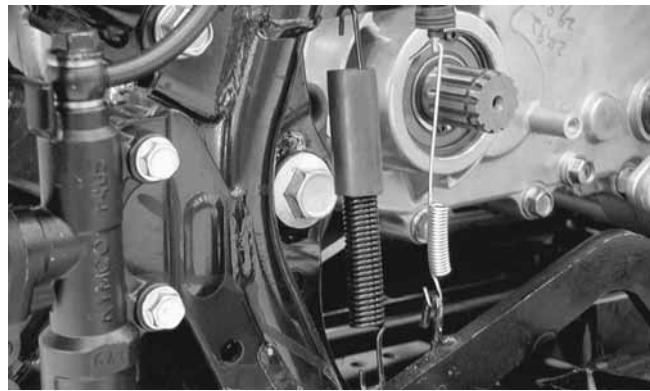
KM568A

5. Retirez le logement d'essieu.
6. Retirez le collier du le guide de tuyau de frein.



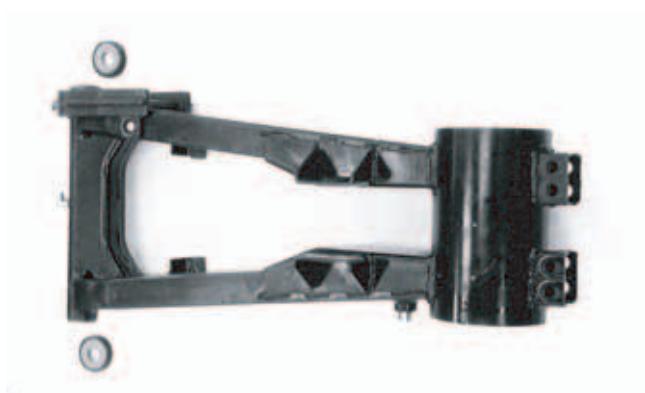
KM495

7. Retirez l'écrou de pivot de bras oscillant, puis retirez le boulon à bride de pivot de bras oscillant et retirez le bras oscillant.

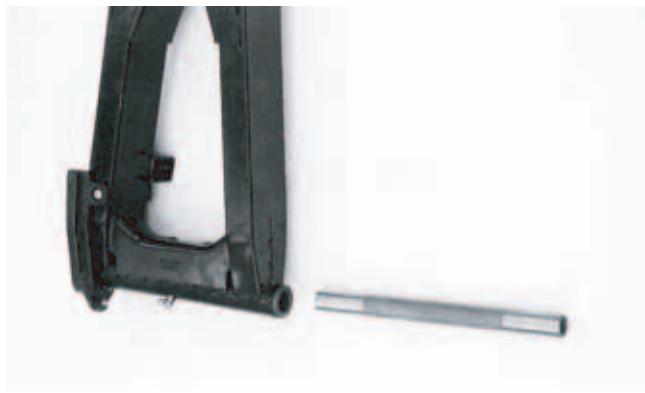


KM496

8. Retirez la guide de chaîne.
9. Retirez les joints à poussière du bras oscillant, puis retirez des deux bagues et l'essieu de bras oscillant.



KM499B

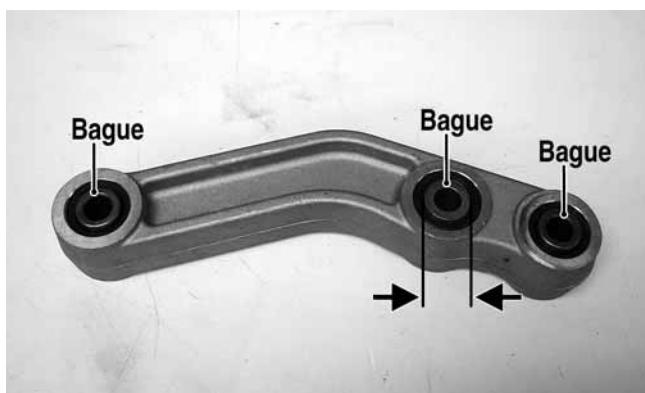


KM500

10. Retirez l'écrou de blocage et la vis à capuchon qui fixent le lien coussiné au bras coussiné. Prenez note d'une bague.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Inspectez les joints à poussière, les bagues et l'essieu pivot pour déceler l'usure ou les dommages. En cas de défectuosité, les pièces doivent être remplacées.
2. Pour inspecter le bras oscillant et l'essieu de bras oscillant, placez l'essieu de bras oscillant et bagues dans le bras oscillant; puis en utilisant le boulon à bride, basculez les bagues et l'essieu d'un côté à l'autre et de haut en bas. Si un jeu excessif est noté, les bagues, l'essieu ou le bras oscillant doivent être remplacé. Vérifiez pour des fêlures ou des soudures brisées.
3. Pour inspecter les bagues de bras coussiné, installez les bagues dans le bras coussiné; puis basculez la bague pour inspecter un jeu.



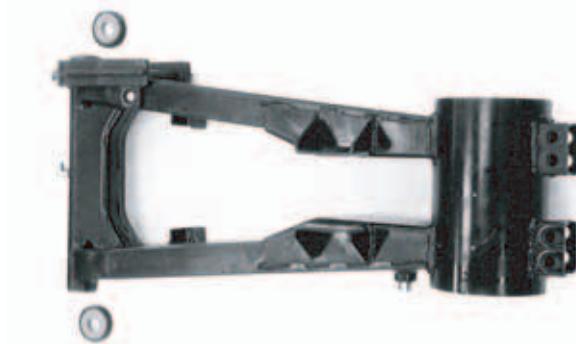
KM564A

4. Inspectez les roulements à aiguilles pour des rouleaux manquants, de la rouille ou de la corrosion, ou des rouleaux plats. Vérifiez pour un ajustement serré dans le bossage. Remplacez le bras si les roulements sont desserrés.

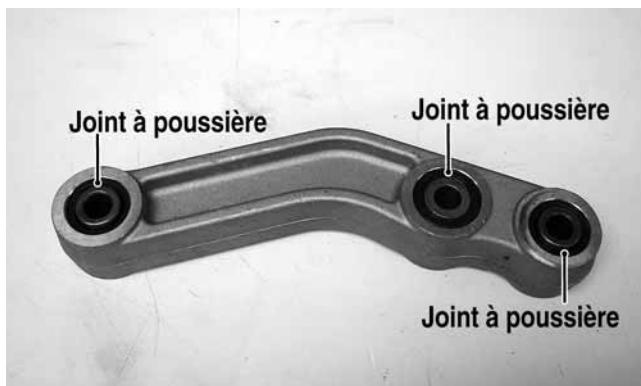


KM565

5. Inspectez tout joints à poussière et remplacez s'ils ont fêlé, déchiré, séché, ou desserré.

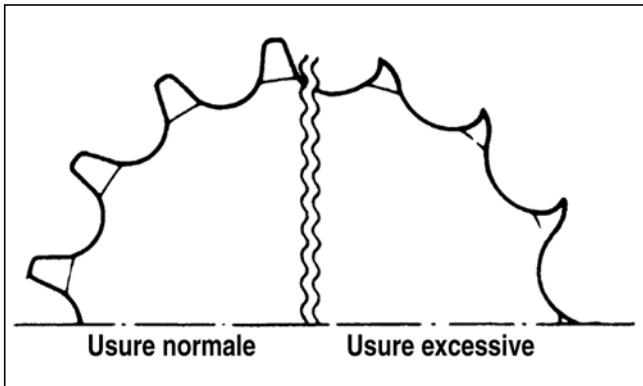


KM499B



KM564B

6. Inspectez la chaîne d'entraînement et des pignons pour usure excessive, raideur de chaîne ou rouille/corrosion.



ATV2185

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

1. Retirez tous les crans ou bavures des bossages de roulement dans le bras coussiné avec un linge fin; ensuite lorsque vous utilisez un installateur de roulement adéquat, appuyez sur les nouveaux roulements d'aiguille dans les extrémités de bossage du bras coussiné.



KM565A

2. Si la bague a été retirée du bossage du milieu de le bras coussiné, poussez vers l'intérieur une bague nouveau.

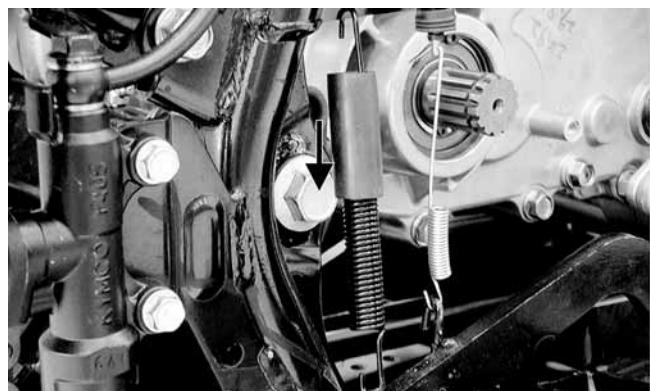
■REMARQUE: Les roulements et la bague doivent être en la centre de la bossage de roulement pour installer les manquants des pare-poussières correctement.

3. À l'aide d'un installateur de joint approprié, installez les joints à poussière dans le bras coussiné; puis appliquez graisse tout purpose au les roulements, la bague, et les lèvres de le manquant des pare-poussières.
4. Installez les bagues dans le bras coussiné et le lien coussiné; puis branchez le lien coussiné au le bras coussiné avec la vis à capuchon à bride et l'écrou de blocage. Serrez bien.



KM568

5. Installez l'essieu de bras oscillant et des bagues; puis installez les joints à poussière et lubrifiez les lèvres avec graisse.
6. Positionnez le bras oscillant dans le châssis; puis installez la vis à capuchon pivot de bras oscillant et l'écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.



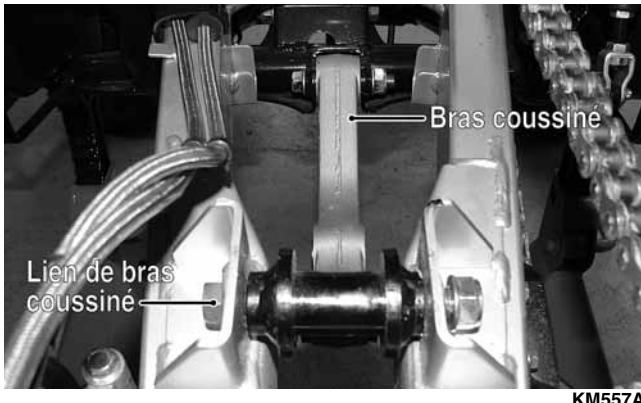
KM496A

7. Appliquez graisse à le pivot de bras oscillant à traversant le raccord de graisse.



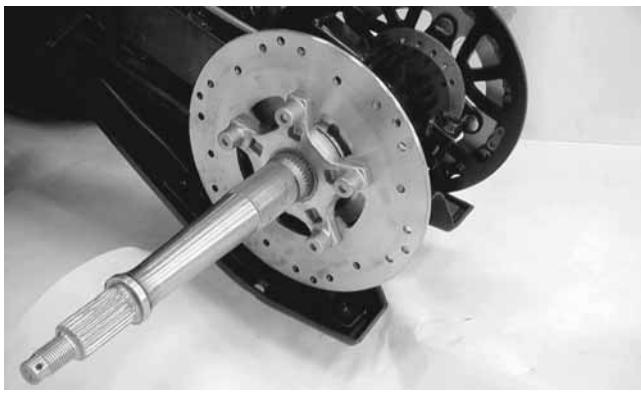
KM501

8. Positionnez l'ensemble de le bras coussiné et fixez avec les vis à capuchon à bride et des écrous de blocage nouveaux. Serrez bien.



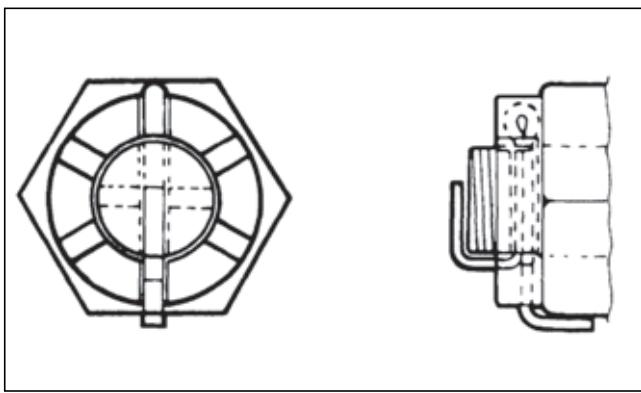
KM557A

9. Installez l'amortisseur et fixez avec les pièces existant. Serrez à 29 lb-pi.
10. Installez le logement d'essieu, l'essieu et l'ensemble de frein.
11. Installez la chaîne d' entraînement et des pignons; puis réglez la chaîne selon les spécifications (voyez Entretien/mise au point périodique).
12. Appliquez graisse à les cannelures d'essieu; puis installez les moyeux et les écrous de moyeu. Serrez à 72 lb-pi.

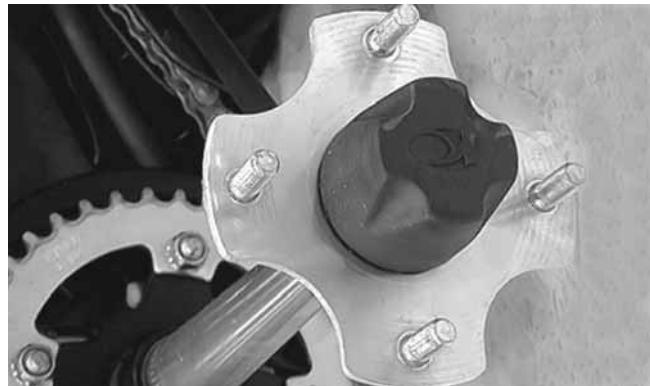


KM468

13. Installez des goupilles fendues nouveaux; puis installez les capuchons des moyeux et roues arrière. Serrez les écrous de roue en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb-pi.



KM469



KM464

14. Retirez le VTT de son support.

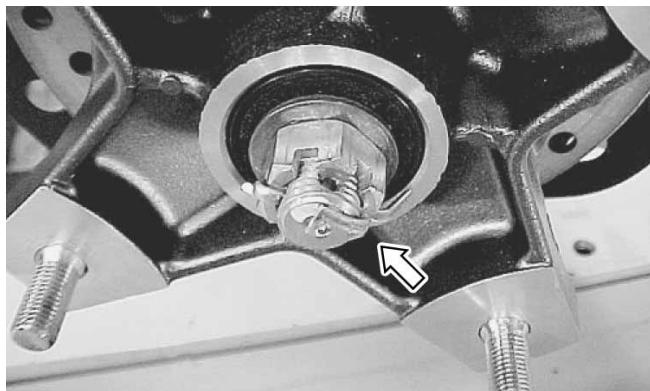
Bras en «A» avant

RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue avant, puis retirez une roue avant.

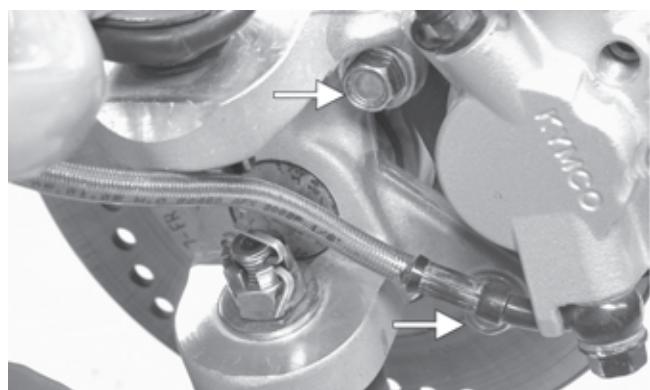


2. Retirez le capuchon de moyeu; puis retirez la goupille fendue de l'écrou.



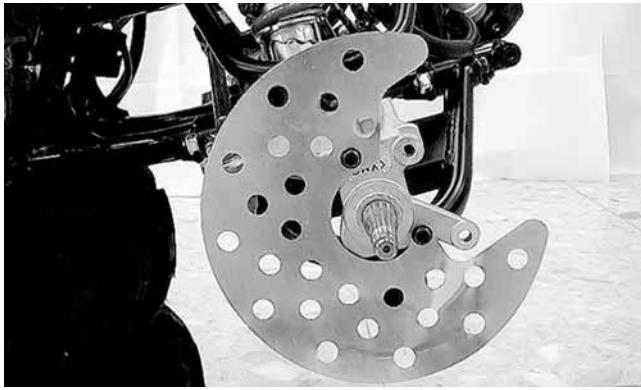
SP366

3. Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
4. Retirez les vis à capuchon qui attachent l'étrier du frein, puis retirez l'étrier et mettez-le de côté.



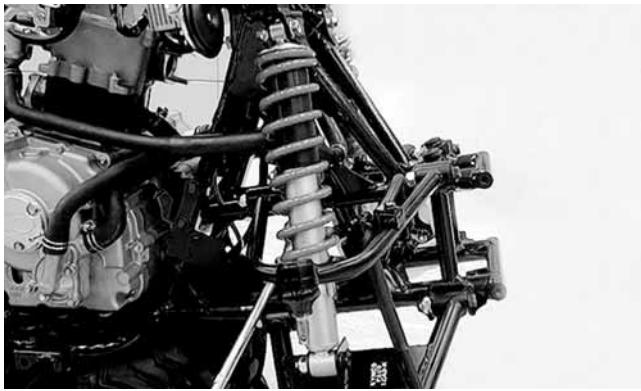
KM266A

5. Retirez l'ensemble de moyeu, puis sur le Utility, retirez le couvercle de disque.



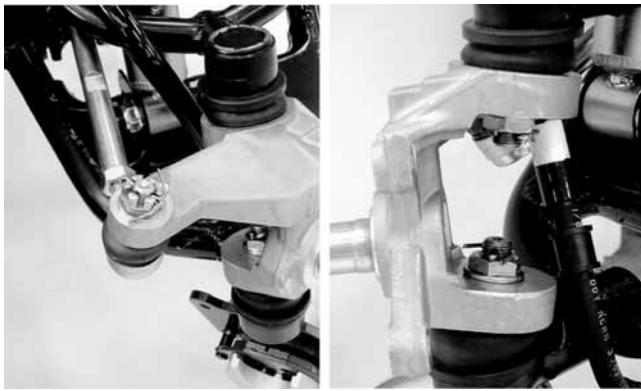
KM569

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.



KM573

7. Retirez le collier de tuyau de frein du bras en «A», puis retirez les goupilles fendues et les écrous à rainures qui fixent les joints à rotule supérieurs et inférieurs.



KM570

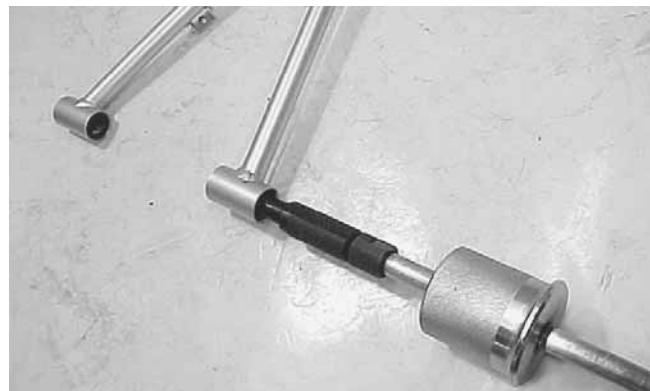
8. Retirez les vis à capuchon de montage d'amortisseur, puis retirez l'ensemble du l'amortisseur.
9. À l'aide d'un extracteur de joint à rotule, retirez les joints à rotule de la genouillère; puis retirez la pare-boue avant.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez la genouillère dans un solvant de nettoyage de pièces, puis séchez-la avec de l'air comprimé. En cas de dommage ou d'usure excessive, la genouillère doit être remplacée.
2. Inspectez le joint à rotule afin de repérer les dommages ou l'usure de la protection. Remplacez le bras en «A» si le joint à rotule est endommagé ou usé.
3. Inspectez le bras afin de repérer les soudures cassées, les fissures ou les courbures. Remplacez si endommagé.
4. Retirez les bagues et les joints à poussière et recherchez les dommages des lèvres de joint et des collets d'espacement.

■REMARQUE: Les pivots sont équipés de roulements à rouleaux. Les rouleaux de roulement peuvent tomber lorsque les collets d'espacement sont retirés.

5. Inspectez les roulements pour déceler une usure excessive et remplacez-les s'ils sont usés.
6. À l'aide d'un extracteur de roulement approprié, retirez les roulements de pivot, puis nettoyez toutes les pièces dans un solvant de nettoyage de pièces.

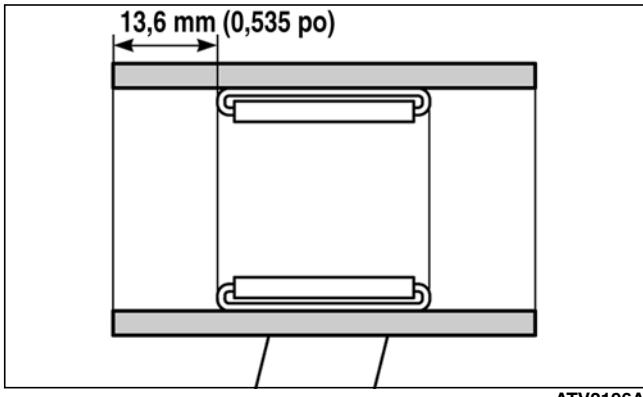


SP382

■REMARQUE: Tous les roulements, bagues et joints retirés doivent être remplacés par de nouvelles pièces.

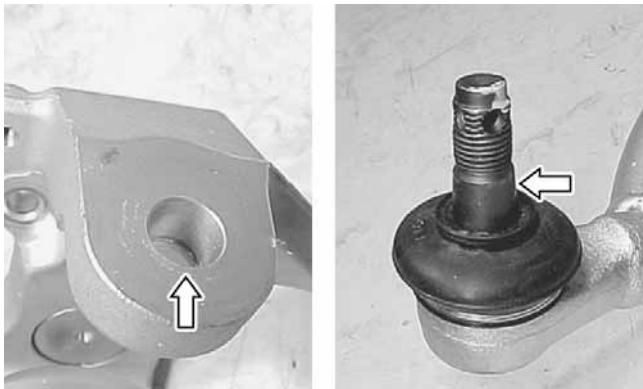
INSTALLATION

1. Installez les roulements dans le pivot de bras supérieur à une profondeur de 13,6 mm (0,535 po) avec un outil de pose de roulement et un collet d'espacement approprié.



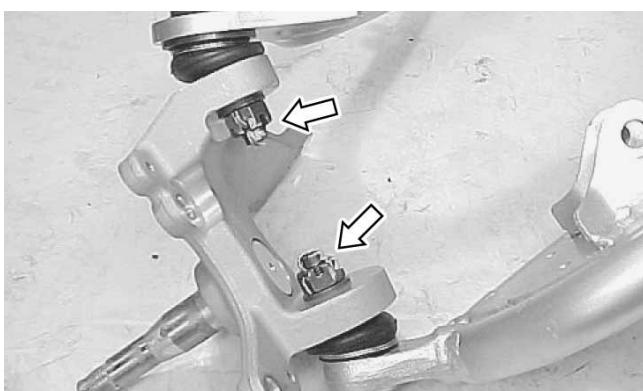
KM579

2. Enduez les collets d'espacement et les lèvres des pares-poussière de graisse à usage multiple, puis installez-les dans le pivot supérieur.
3. Répétez les étapes 1 et 2 pour le bras en «A» inférieure.
4. Essuyez toute la graisse des cônes de joint à rotule et des alésages de genouillère; puis installez les bras sur la genouillère de direction et serrez les écrous de joint à rotule au couple 22 lb-pi. Installez de nouvelles goupilles fendues.



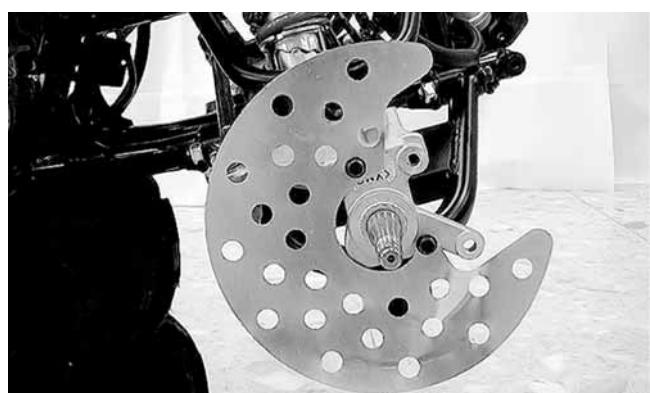
SP388A

■REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.



SP390

5. Installez les bras sur le châssis avec les vis à capuchon de pivot; puis serrez les écrous au couple 32 lb-pi.



KM569

8. Connectez les extrémités de bielle à la genouillère de direction; puis serrez l'écrou au couple 15 lb-pi et installez une nouvelle goupille fendue.

■REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.



KM581

Roues et pneus

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. Ne remplacez jamais les pneus par des pneus d'un type ou d'une taille autre que le type et la taille spécifiés.

⚠ AVERTISSEMENT

Utilisez toujours des pneus de la taille et du type spécifiés. Conservez toujours la pression de gonflage appropriée.

⚠ 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 selon les spécifications.

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

1. Nettoyez les roues et les moyeux à l'aide d'un solvant nettoyeur de pièces.
2. Nettoyez les pneus au savon et à l'eau.
3. Inspectez chaque roue afin de repérer les fissures, les bosses ou les courbures.
4. Inspectez chaque pneu afin de repérer les entailles, l'usure, les crampons manquants et les fuites.

INSTALLATION

1. Installez chaque roue sur son moyeu.

■REMARQUE: Assurez-vous que chacune des roues est installée sur le bon moyeu tel que noté lors du retrait (la «flèche de rotation» doit indiquer une rotation vers l'avant).



AF612D

2. Serrez en alternant d'un côté à l'autre à 40 lb-pi.

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: Si une réparation s'avère nécessaire, suivez les instructions qui se trouvent sur la trousse de réparation de pneus ou bien retirez le pneu et faites-le réparer par un professionnel.

■REMARQUE: Assurez-vous que tous les pneus sont de la taille spécifiée et présentent des motifs de bande de roulement identiques.

3. Vérifiez le pincement et l'ouverture des roues avant et ajustez-les au besoin (voyez Direction/châssis).
4. Effectuez un test de conduite du VTT sur une surface sèche et horizontale et prenez note de toute traction vers la gauche ou vers la droite lors de l'accélération, de la décélération et du freinage.

■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 (voyez Entretien/mise au point périodique).

5. Augmentez la pression de l'air dans les pneus dont la circonférence est la moins grande jusqu'à ce que tous les pneus soient de circonférence égale.
6. Répétez les étapes 4 et 5 au besoin afin d'assurer une conduite correcte.

Dépannage

Problème: La suspension est trop molle.

Situation	Remède
1. Ressort(s) faible(s) 2. Amortisseur endommagé	1. Remplacez le(s) ressort(s). 2. Remplacez l'amortisseur.

Problème: La suspension est trop raide.

Situation	Remède
1. Bagues de bras en «A» usées	1. Remplacez les bagues.

Problème: La suspension est bruyante.

Situation	Remède
1. Vis à capuchon (système de suspension) desserrées 2. Bagues de bras en «A» usées ou grippées	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. Écrou d'arbre d'essieu desserré 6. Frein auxiliaire incorrectement ajusté 7. Bague de bras de suspension arrière usée 8. Amortisseur arrière endommagé 9. 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. Resserrez l'écrou. 6. Ajustez le frein. 7. Remplacez la bague. 8. Remplacez l'amortisseur. 9. Resserrez l'écrou.



Imprimé aux États-Unis ⑧^{MD} Marques déposées d'Arctic Cat Inc., Thief River Falls, MN 56701 n/p 2259-826