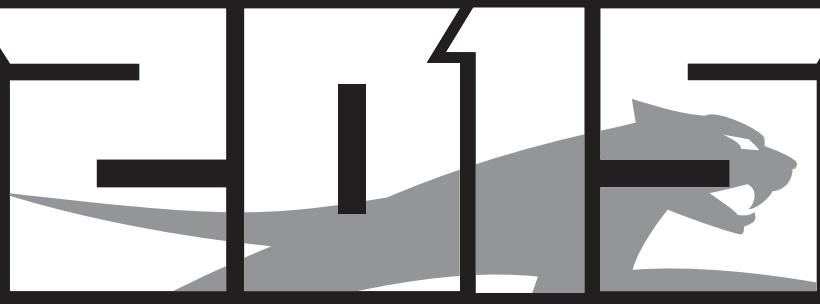


MANUEL D'ENTRETIEN



XR



PARTAGEZ NOTRE PASSION.™

www.arcticcat.com

AVANT-PROPOS

Ce Manuel d'entretien Arctic Cat comprend de l'information sur la révision, l'entretien et le dépannage des certains modèles de VTT Arctic Cat 2015 (voyez le couvercle). Ensemble, ce manuel sont conçus pour faciliter le travail du personnel d'entretien.

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

- **2015 Manuel d'entretien de 90**
- **2015 Manuel d'entretien de 150**
- **2015 Manuel d'entretien de 300 DVX/Utility**
- **2015 Manuel d'entretien de 400**
- **2015 Manuel d'entretien de 450**
- **2015 Manuel d'entretien de 700 Diesel**
- **2015 Manuel d'entretien de XC 450**
- **2015 Manuel d'entretien de Core/TRV/Mud Pro**

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

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

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

Tous les produits et spécifications peuvent être modifiés sans préavis.

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

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

TABLE DES MATIÈRES

Information générale	2	Système de refroidissement liquide.....	120
Spécifications générales	2	Dépannage	122
Spécifications de couple de serrage	2		
Conversions de couple de serrage (lb-pi/N-m).....	3		
Essence – huile – lubrifiant	3		
Pièces d'origine.....	4		
Préparation pour l'entreposage.....	4		
Préparation suivant l'entreposage.....	5		
Mise au point périodique	6		
Points de lubrification	6		
Filtre à air	6		
Jeu soupape/poussoir.....	7		
Testage du ralentiisseur	8		
Bougie	8		
Silencieux/pare-étincelles	9		
Huile - filtre moteur/transmission.....	9		
Système de refroidissement au liquide	10		
Lubrifiant différentiel avant/entraînement arrière	11		
Écrous/boulons/vis à capuchon	12		
Levier de marche	12		
Systèmes des freins hydrauliques	12		
Rodage des plaquettes de frein	14		
Vérification/remplacement de la courroie trapézoïdale	15		
Direction/châssis/commandes	17		
Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux/portebagages	17		
Panneau de carrosserie/portebagages arrière	18		
Jauge LCD	19		
Colonne de direction/barres d'accouplement.....	19		
Poignée de guidon	22		
Accélérateur	23		
Genouillères de direction	24		
Mesurage/réglage du pincement.....	25		
Levier de marche	27		
Pare-chocs avant	27		
Cuvette	27		
Silencieux.....	27		
Siège	28		
Phares/feux arrière - feux d'arrêt	28		
Dépannage.....	30		
Moteur/transmission	31		
Spécifications (500).....	32		
Spécifications (550/700).....	32		
Dépannage.....	33		
Retrait du moteur/de la transmission	35		
Entretien du moteur (500)	37		
Entretien du moteur (550/700)	75		
Installation du moteur/ de la transmission.....	114		
Carburant/lubrification/refroidissement	117		
Corps d'accélérateur	117		
Jeu du câble d'accélérateur	118		
Tr/min du moteur (au ralenti)	118		
Réservoir d'essence.....	118		
Testage de la pression de la pompe à huile.....	119		
Système électrique	123		
Batterie	123		
Raccord mâle/femelle d'accessoires	124		
Contacteur de feu d'arrêt.....	125		
Capteur de température de réfrigérant de moteur (TRM).....	125		
Moteur du ventilateur	126		
Module d'alimentation électrique (PDM).....	126		
Bobine d'allumage	127		
Senseurs d'EFI/composants.....	127		
Capteur de vitesse.....	128		
Limiteur de tr/min.....	129		
Servodirection électronique (SDE)	129		
Commutateur d'allumage	131		
Interrupteurs de commande au guidon.....	132		
Interrupteur de sélection d'entraînement.....	132		
Système d'actionneur de différentiel avant.....	133		
Bobine de stator/senseur de position du vilebrequin (CKP)	133		
Relais du démarreur	134		
Moteur du démarreur	134		
Module de contrôle électronique (MCE)	135		
Pompe à carburant/ capteur de niveau de carburant.....	135		
Régulateur/redresseur	137		
Phares	137		
Feux arrière – feux d'arrêt	138		
Calage de l'allumage	138		
Capteur d'inclinaison	138		
Capteur de position d'accélérateur (CPA)	139		
ESSAI	140		
Commutateur de position de marche	140		
Système diagnostique d'EFI.....	141		
Dépannage	146		
Système d'entraînement/système de freinage	148		
Actionneur de traction avant/verrou de différentiel	148		
Différentiel avant	149		
Essieux moteur	161		
Engrenage arrière	163		
Moyeu	164		
Levier de frein manuel/maître-cylindre	166		
Étrier de frein hydraulique	167		
Dépannage du système d'entraînement.....	170		
Dépannage du système de freins	171		
Suspension.....	172		
Amortisseurs	172		
Bras en « A » avant	173		
Bras en « A » arrière	175		
Barre stabilisatrice arrière	177		
Roues et pneus	178		
Dépannage	179		

Information générale

■REMARQUE: Certaines des photographies et 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

DIVERS	
Taille des pneus	Avant - 25 x 8-12 Arrière - 25 x 10-12
Pression de gonflage des pneus	0,35 kg/cm ² (5 psi)
Type de bougie	(500) NGK CR7E (550/700) NGK CPR8E
Ecartement de bougie	(500) 0,7-0,8 mm (0,028-0,031 po) (550/700) 0,5-0,6 mm (0,019-0,024 po)
Capacité du réservoir d'essence	21,6 L (5,7 gal. U.S.)
Capacité de réfrigérant	2,9 L (3,0 qt U.S.)
Capacité de l'entraînement arrière	250 mL (8,5 oz)*
Capacité du différentiel avant	275 mL (9,3 oz)**
Capacité d'huile à moteur (approx.)	(500) 2,80 L (3,0 qt U.S.) - réviser 2,50 L (2,6 qt U.S.) - changer (550/700) 2,5 L (2,6 qt U.S.) - réviser 1,9 L (2,0 qt U.S.) - changer
Essence (recommandée)	Indice d'octane 87, ordinaire, sans plomb
Huile à moteur (recommandée)	Tout temps ACX Arctic Cat (Synthétique)
Lubrifiant du différentiel/entraînement arrière	Approuvé SAE 80W-90 hypoïde
Largeur de la courroie d'embrayage (minimum)	28,5 mm (1,12 po)
Liquide de frein	DOT 4
Feu arrière/feu d'arrêt	LED haut intensité
Phare	LED haut intensité
SYSTÈME ÉLECTRIQUE	
Calage de l'allumage	10° avant PMH à 1500 tr/min
Capuchon de bougie d'allumage	5000 ohms
Résistance de la bobine d'allumage (primaire) (secondaire)	Moins de 5,0 ohms 12k à 19k ohms
Tension primaire de bobine d'allumage	Tension de batterie
Résistance de la bobine de stator (senseur de CKP) (générateur c.a.)	104 à 156 ohms Moins d'un ohm
Senseur de position du vilebrequin	2,0 volts c.a. ou plus
Rendement du générateur c.a. (aucun chargement)	75 volts c.a. @ 5000 tr/min

* Spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

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

** Au niveau du filetage du bouchon.

Spécifications de couple de serrage

COMPOSANTS DE LA DIRECTION			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N·m
Arbre de direction	Châssis	20	27
Bride de arbre de direction	Châssis	11	15
Colonne de direction	Bloc de guidon	20	27
Extrémité de barre d'accouplement**	Genouillère/arbre de direction	55	74
Logement d'EPS	Châssis	35	47
Capuchon d'extrémité du guidon	Guidon	8	11
COMPOSANTS DES FREINS			
Disque de frein	Moyeu	15	20
Tuyau de frein	Châssis	12	16
Tuyau de frein	Étrier/cylindre	20	27
Maître-cylindre	Collier la maître-cylindre	6	8
Maître-cylindre	Châssis	12	16
Étrier	Genouillère	20	27
Attache de frein	Bras en «A»	40 lb-pi	4,5
Pédale du frein	Essieu de pédale	25	34
COMPOSANTS DIVERS			
Radiateur	Châssis	12	16
Bobine	Châssis	10 lb-po	1,1
Paré-chocs avant	Montage en Châssis	20	27
Paré-chocs avant	Châssis	35	47
Belly Panel	Châssis	6	8
Porte-bagages	Châssis/montage de porte-bagages	13	18
Feu arrière	Rear Fascia	13	18
Réservoir d'essence support de montage	Châssis	8	11
Rear Fascia	Châssis	13	18
Panneau latéral/consôle	Châssis	8	11
Front Fascia	Pare-chocs avant (inférieure)	8	11
Front Fascia	Pare-chocs avant (supérieur)	5	7
Montage en porte-bagages	Châssis	13	18
COMPOSANTS DE LA SUSPENSION			
Bras en «A»	Châssis	50	68
Genouillère	Joint à rotule	35	47
Amortisseur	Châssis/bras en «A»	50	68
Genouillère	Bras en «A»	50	68
Barre stabilisatrice	Châssis	35	47
Tige de barre stabilisatrice	Bras en «A» inférieure	25	33
COMPOSANTS DE LA TRANSMISSION			
Différentiel avant*	Châssis/support de différentiel	38	52
Bouchon de vidange d'huile	Moteur	16	22
Roue (acier)	Moyeu	40	54
Roue (aluminium avec écrou noir)	Moyeu	60	81
Roue (aluminium avec écrou chromé)	Moyeu	80	108
Carter d'engrenage arrière*	Châssis	38	52
Moyeu	Essieu	200	272
Bouchon de vidange d'huile	Différentiel avant/transmission arrière	45 lb-po	5
Logement du pignon	Logement de différentiel	23	31
Couvercle de logement de différentiel***	Logement de différentiel	23	31
Ens. de arbre d'entrée	Logement de différentiel	23	31
Bouton d'appui**	Couvercle de carter d'engrenage	8	11
Logement/arbre d'entrée	Carter moteur	23	31
Arbre de sortie	Bride	20	27

* avec Loctite bleu n° 243 ** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

**** avec Scellant à trois liants

***** avec «patch-lock»

COMPOSANTS DE L'ÉCHAPPEMENT			
Pièce	Boulonnée à	Couple	
		lb-pi	N·m
Tuyau d'échappement	Moteur	20	27
Pare-étincelles	Silencieux	48 lb-po	5,5
Protège de chauler	Tuyau de échappement	8	11

MOTEUR/TRANSMISSION			
Pièce	Boulonnée à	Couple lb-pi N·m	
Masselotte d'embrayage** (500)	Vilebrequin	147	199
Masselotte d'embrayage** (550/700)	Vilebrequin	221	300
Poulie menée** (500)	Arbre de transmission	147	199
Poulie menée** (550/700)	Arbre de transmission	162	220
Fil de mise à la masse	Moteur	8	11
Couvercle du magnéto	Carter moteur	9,5	13
Logement de capteur de vitesse (550/700)	Carter moteur	8,5	11,5
Bouchon de vidange d'huile	Moteur	16	22
Logement/couvercle d'embrayage	Carter moteur	9,5	13
Pignon denté à cames**	Arbre à cames	10	14
Cylindre	Carter moteur	8	11
Couvercle de la courroie trapézoïdale	Logement/couvercle d'embrayage	45 lb-po	5
Plateau d'entraînement mobile** (500)	Logement d'embrayage à centrifuge	147	199
Plateau d'entraînement mobile** (550/700)	Logement d'embrayage	165	224
Embrayage du démarreur**	Volant	26	35
Ecrou d'arbre de sortie**	Arbre	59	80
Couvercle de soupape	Culasse	8,5	11,5
Bobine de stator (nouveau)	Couvercle de magnéto	13	18
Bobine de stator (existant)	Couvercle de magnéto	11,5	15
Capuchon de crépine d'huile	Carter moteur	10	14
Couvercle de pousoir	Couvercle de soupape	8,5	11,5
Volant/rotor	Vilebrequin	107	145
Pompe à huile**	Carter moteur	8,5	11,5
Logement/pompe à eau	Couvercle de magnéto	8	11
Couvercle de pompe à eau	Logement de pompe à eau	11,5	15
Moitié du carter moteur (6 mm)	Moitié du carter moteur	10	14
Moitié du carter moteur (8 mm)	Moitié du carter moteur	21	28
Moteur de démarreur	Carter moteur	10	14
Levier de changement de marche	Essieu de marche	8	11
Boulon traversant de montage du moteur	Châssis	35	47
MOTEUR/TRANSMISSION (500)			
Culasse (vis à capuchon)	Carter moteur	28	38
Culasse (écrou)	Cylindre	20	27
Engrenage motrice de la pompe à huile**	Vilebrequin	63	85
Guide de tendeur de chaîne à came	Culasse	11	15
Tendeur de chaîne de came	Cylindre	10	14
Engrenage motrice de la pompe à eau	Vilebrequin	28	38
MOTEUR/TRANSMISSION (550/700)			
Ecrou de chape de sortie**	Arbre de sortie mené	200	270
Plaque de came de marche	Arbre de came	8	11
Culasse (vis à capuchon)	Carter moteur	40	54
Ecrou de culasse (6 mm)	Cylindre	8,5	11,5
Ecrou de culasse (8 mm)	Cylindre	21	28
Butoir de came de changement de vitesse	Carter moteur	8	11
Bague de vilebrequin	Vilebrequin	25	34
Engrenage motrice de la pompe à huile**	Arbre d'équilibrage du vilebrequin	63	85
Couvercle de magnéto externe	Couvercle gauche	10	14
Logement de roulement de l'arbre secondaire	Moitié de carter moteur	28	38

* avec Loctite bleu n° 243

** avec Loctite rouge n° 271

*** avec Loctite vert n° 609

**** avec Scellant à trois liants

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

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

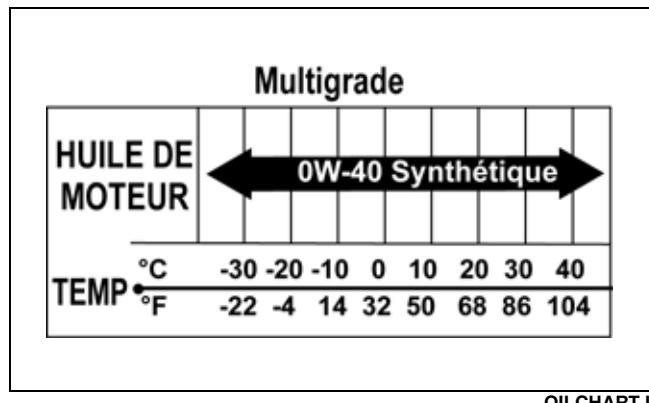
N'utilisez pas de l'essence marine. Seuls les additifs d'essence approuvés par Arctic Cat sont acceptables.

HUILE RECOMMANDÉE POUR LE MOTEUR/LA TRANSMISSION

ATTENTION

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

L'huile recommandée à être utilisée est toutes temps ACX Arctic Cat synthétique, laquelle a été formulée spécifiquement pour l'utilisation dans ce moteur Arctic Cat synthétique. Bien que l'huile de moteur toutes temps ACX Arctic Cat synthétique est la seule huile recommandée pour l'utilisation dans ce moteur, l'utilisation de n'importe quelle huile API certifiée SM 0W-40 est acceptable.



LUBRIFIANT RECOMMANDÉ POUR LE DIFFÉRENTIEL AVANT/ENTRAÎNEMENT ARRIÈRE

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

ATTENTION

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

REmplissage du réservoir d'essence

AVERTISSEMENT

Remplissez toujours le réservoir d'essence dans un endroit bien aéré. N'ajoutez jamais d'essence 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.

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

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.

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 rapidement le conservateur de moteur Arctic Cat dans l'ouverture du filtre à air pendant une période de 10 à 20 secondes, puis arrêtez le moteur. Installez le filtre à air et le couvercle du boîtier.

ATTENTION

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

4. Bouchez le trou d'échappement dans le système d'échappement avec un chiffon propre.
5. Enduisez avec une huile légère le manchon supérieur de la colonne de direction et les plongeurs des amortisseurs.

6. 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.
7. Remplissez le système de refroidissement jusqu'en bas de la colonne montante dans le goulot de remplissage du radiateur avec du réfrigérant correctement mélangé.
8. 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.
9. 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 recourez pas d'une housse plastique, puisque l'humidité s'accumulera sur le VTT et causera de la rouille.

Préparation suivant l'entreposage

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

1. Nettoyez entièrement le VTT.

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

ATTENTION

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

ATTENTION

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

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

Mise au point périodique

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

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

OUTILS SPÉCIAUX

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

Description	n/p
Ajuster du dégagement de la soupape	0444-255
Clé pour filtre à huile	0644-389
Clé à écrous	0444-240
Trousse de testeur de compression	0444-213

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

Points de lubrification

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

- A. Pivot du levier de l'accélérateur
- B. Pivot du levier de frein
- C. Pivot du pédale du frein auxiliaire

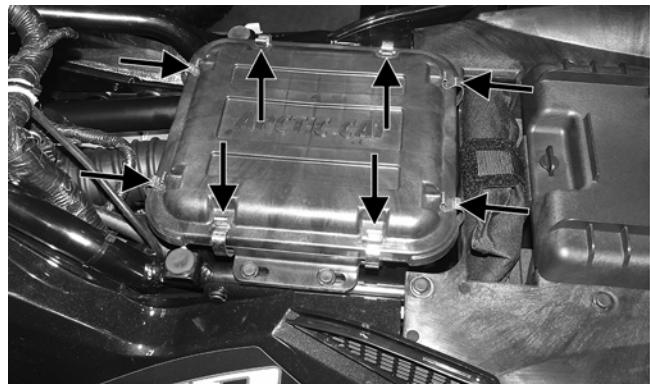
Filtre à air

Le filtre à air doit être propre pour fournir la bonne puissance au moteur et un bon rapport millage/carburant et pour prolonger la vie du moteur. Si le VTT est utilisé dans des conditions normales, faites le service du filtre à air aux intervalles spécifiées dans l'Horaire d'entretien. Si utilisé dans des conditions poussiéreuses, mouillées ou boueuses, inspectez et nettoyez ou remplacez le filtre à air plus fréquemment.

ATTENTION

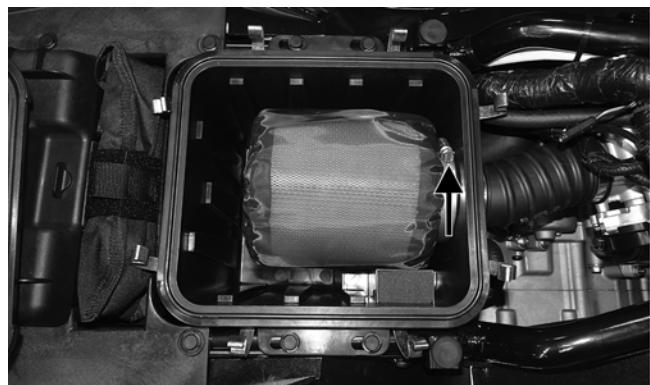
Un manque à l'inspection fréquent du filtre à air dans des conditions poussiéreuses, humides ou boueuses peuvent endommager le moteur de votre VTT.

1. Retirez le siège; puis retirez les attaches qui fixent le couvercle de logement de filtre à air.



XR002A

2. Desserrez le collier qui fixent la filtre d'air à l'intérieur du logement; puis retirez la filtre.



XR029A

3. Retirez la pré-filtre avec soin du filtre à air. Si la filtre à air est salitée, elle doit être remplacée.



XR049

4. À l'aide d'un tuyau d'air, nettoyez la pré-filtre.
5. Faites glisser la pré-filtre sur l'extrémité fermé du filtre nouveau et installez-la dans le logement. Serrez bien le collier.
6. Installez le couvercle de logement de filtre à air et fixez avec les colliers.
7. Installez le siège.

VÉRIFICATION/VIDANGE DU TUYAU DE VIDANGE

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



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

ATTENTION

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

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

Jeu soupape/poussoir

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

1. Retirez le bouchon de visite de calage: ensuite, retirez les couvercles des poussoirs et de bougie (pour de plus amples renseignements, consultez la partie Révision des composants supérieurs de la section 3).
2. Faites tourner le vilebrequin à la position PMH de la course de compression.



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

Procédure avec jauge d'épaisseur

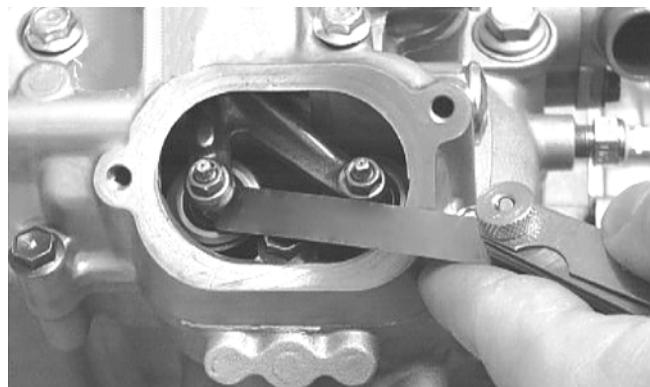
À l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez chaque jeu soupape/poussoir. Si le jeu ne correspond pas aux spécifications, desserrez le contre-écrou et faites tourner la vis de réglage du poussoir jusqu'à ce que le jeu corresponde aux spécifications. Resserrez bien chaque contre-écrou une fois le réglage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

ATTENTION

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

JEU SOUPAPE/POUSSOIR

500	0,08-0,12 mm (0,003-0,005 po) - Admission 0,15-0,20 mm (0,006-0,008 po) - Échappement
550/700	0,08-0,12 mm (0,003-0,005 po) - Admission 0,13-0,17 mm (0,005-0,007 po) - Échappement



Procédure avec dispositif de réglage de soupape

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

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

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

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

E. Tout en maintenant le cadran du régleur à la position du jeu approprié, serrez bien le contre-écrou à l'aide de la poignée du régleur de soupape.

3. Installez le bouchon de visite de calage.

4. Positionnez les couvercles des poussoirs en vous assurant que les vis à capuchon sont les bonnes pour chaque couvercle. Serrez bien les vis à capuchon.

5. Installez la bougie.

Testage du ralentiisseur

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

AVERTISSEMENT

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

3. Retirez la bougie: ensuite, attachez le fil 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 Trousse de testeur de compression.

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

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

COMPRESSION		
Modèle	PSI Chauffé (pleins gaz)	PSI Froid (pleins gaz)
500	95-115	S.O.
550	120-140	80-120
700	125-145	100-140

6. Si la compression est anormalement basse, exécutez les vérifications suivantes.

A. Vérifiez si le démarreur fonctionne à la vitesse normale (approx 400 tr/min).

B. Vérifiez le fonctionnement du testeur.

C. Vérifiez si le levier d'accélérateur est en position pleins gaz.

D. Vérifiez si le jeu soupape/poussoir est correct.

E. Moteur chauffé.

F. Admission n'est limitée.

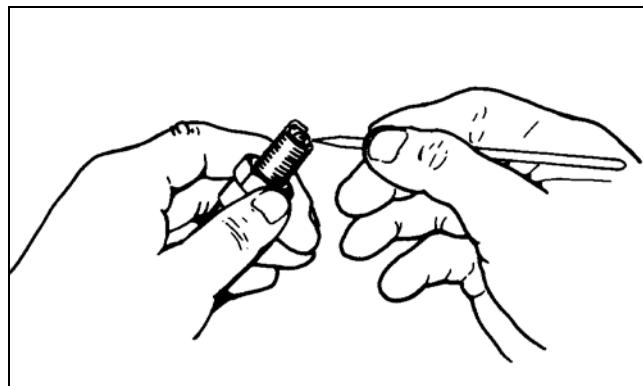
■REMARQUE: Pour la révision des soupapes, consultez la section 3.

7. Versez 29,5 mL (1 oz) d'huile dans le puits de la bougie. Fixez le compressiomètre et testez le ralentiisseur encore une fois.

8. Si le test est concluant, révisez les segments de piston (consultez la section 3).

Bougie

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

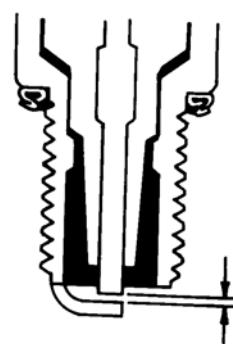


ATV-0051

ATTENTION

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

Pour assurer un bon type et le jeu, ajustez le jeu à spécification correct (voyez la section 1). Servez-vous d'une jauge d'épaisseur pour vérifier le jeu.



ATV0052

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

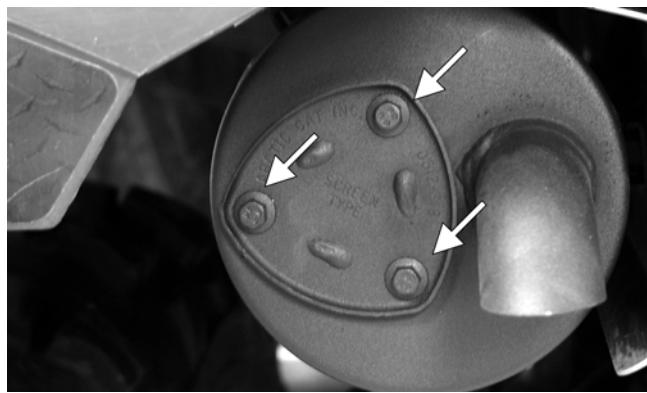
Silencieux/pare-étincelles

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

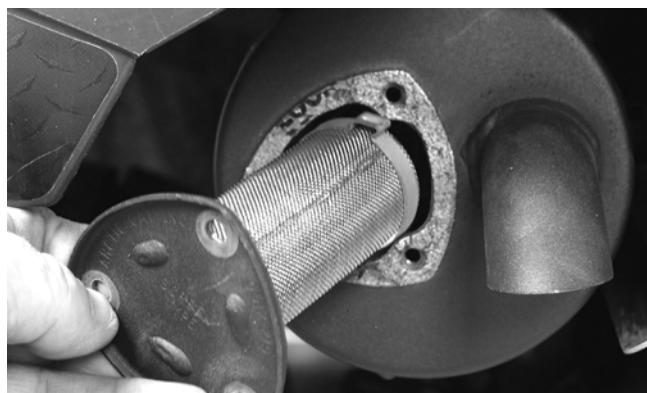


CF105A

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

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

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



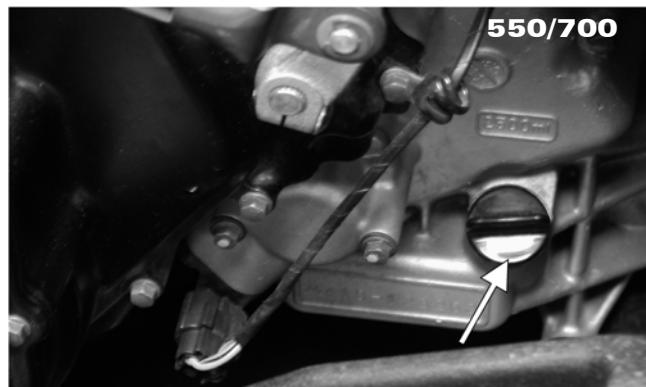
CF104

Huile - filtre moteur/transmission

HUILE - FILTRE

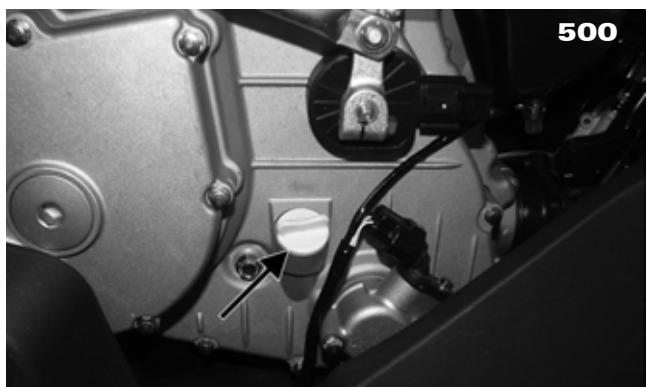
Le moteur doit toujours être tiède lors du changement d'huile afin de faciliter la vidange complète de l'huile.

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



550/700

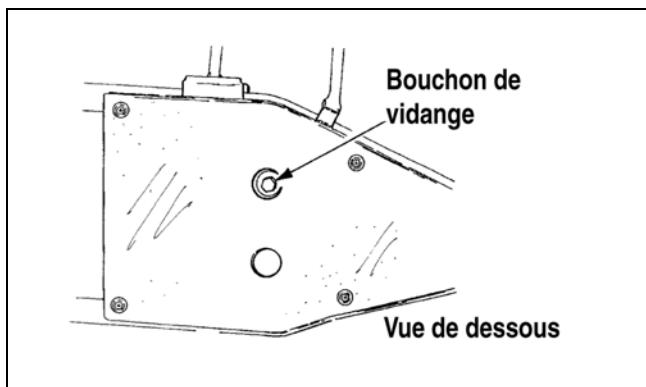
CF109M



500

KC372A

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



733-441A

4. À l'aide d'une Clé pour filtre à huile et un clé propre, retirez le filtre à huile usé.

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

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

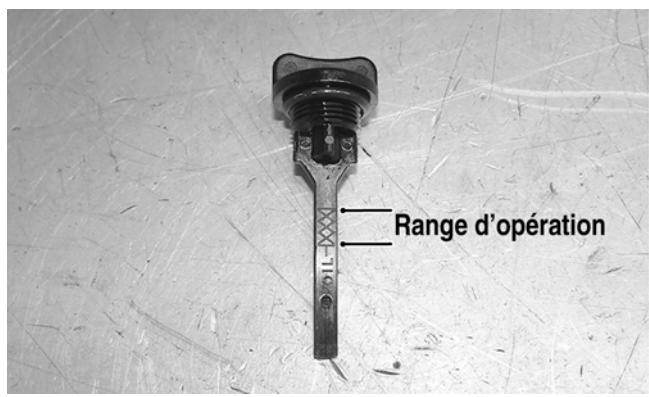
■REMARQUE: Installez un nouveau joint torique chaque fois que le filtre est remplacé.

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

ATTENTION

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

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



ATTENTION

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

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

Système de refroidissement au liquide

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

ATTENTION

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

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

ATTENTION

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

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

Lors du remplissage du système de refroidissement, utilisez de l'antigel prémélangé Arctic Cat. Il est possible que des poches d'air se développent lors du remplissage du système de refroidissement. Par conséquent, faites tourner le moteur pendant cinq minutes après le remplissage initial, coupez le moteur, puis remplissez le système de refroidissement jusqu'au bas de la colonne montante dans le col du radiateur.

Vérifier/remplir

1. Retirez le bouchon d'accès en caoutchouc de pare-boue avant.



XR061

2. Tournez avec soin le bouchon du radiateur dans le sens antihoraire pour détendre la pression; puis retirez le bouchon.



XR060

3. Ajoutez du liquide de refroidissement selon les besoins, puis installez le bouchon du radiateur et le bouchon d'accès.

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

AVERTISSEMENT

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

ATTENTION

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

Lubrifiant différentiel avant/entraînement arrière

ATTENTION

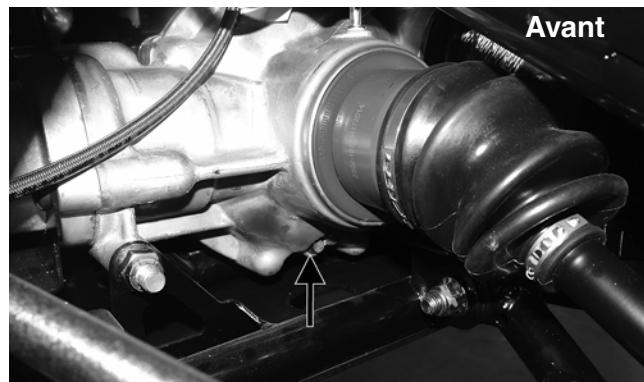
Tout lubrifiant utilisé au lieu du lubrifiant d'engrenage devrait causer une panne prématuée au limiteur d'amortisseur. N'utilisez aucun lubrifiant contenant des additifs de graphite ou molybdène ou autres lubrifiants modifiés par la friction puisqu'ils peuvent causer de sérieux dommages aux composants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

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

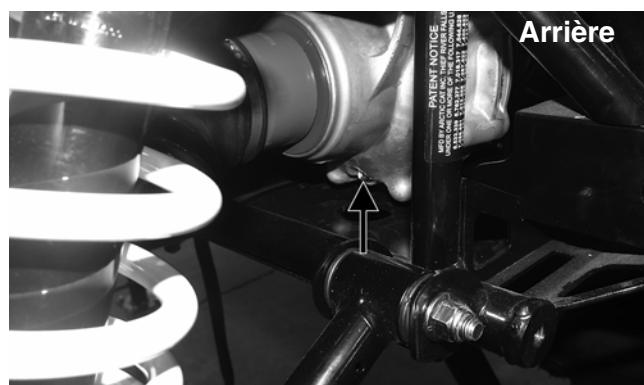
Pour vérifier le lubrifiant, retirez le bouchon de remplissage: le niveau de lubrifiant doit être à 2,5 cm (1 po) au-dessous du filetage du bouchon. S'il est bas, ajoutez au besoin de lubrifiant pour engrenages hypoïdes approuvé SAE 80W-90.

Respectez la procédure suivante pour changer le lubrifiant.

1. Placez le VTT sur une surface plane.
2. Enlevez les bouchons de remplissage d'huile.
3. Vidangez l'huile dans une cuvette en enlevant le bouchon de drain pour chacun.



XR019A



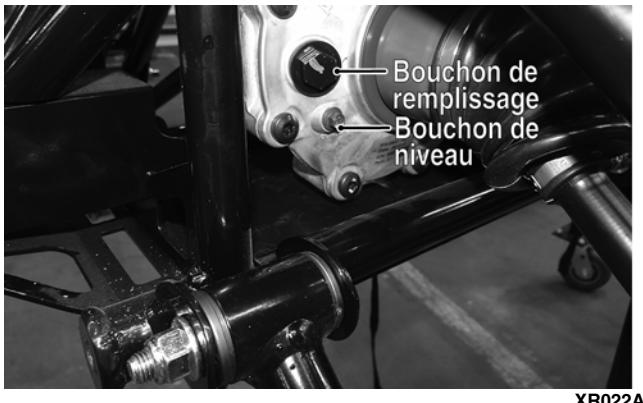
XR017A

4. Après que toute l'huile est coulée, installez les bouchons de drainage en place et resserrez-le.

ATTENTION

Inspectez l'huile pour des signes de métal ou d'eau. Si vous trouvez un de ces signes vous devriez emportez votre VTT chez un détaillant autorisé Arctic Cat pour un service professionnel.

5. Versez de l'huile recommandée par le trou de remplissage.



XR022A

■**REMARQUE:** Arctic Cat recommande d'utiliser des lubrifiants certifiés Arctic Cat.

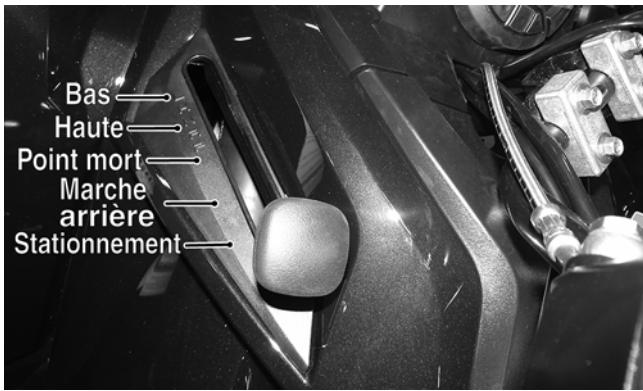
6. Installez les bouchons de remplissage.

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).

Levier de marche

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE



XR004A

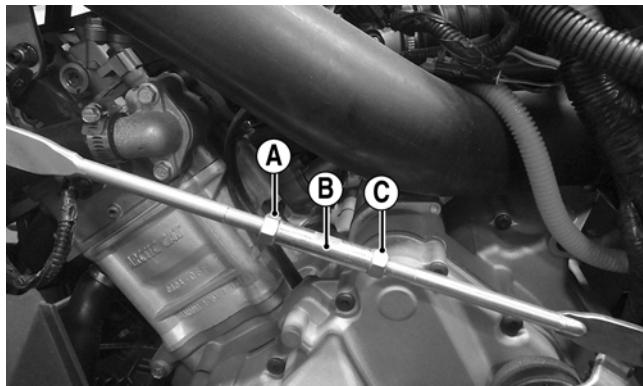
AVERTISSEMENT

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

RÉGLAGE DU LEVIER DE VITESSE

1. Retirez le siège et le panneau côté gauche.

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



XR080A

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

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

Systèmes des freins hydrauliques

VÉRIFICATION/PURGE

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

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

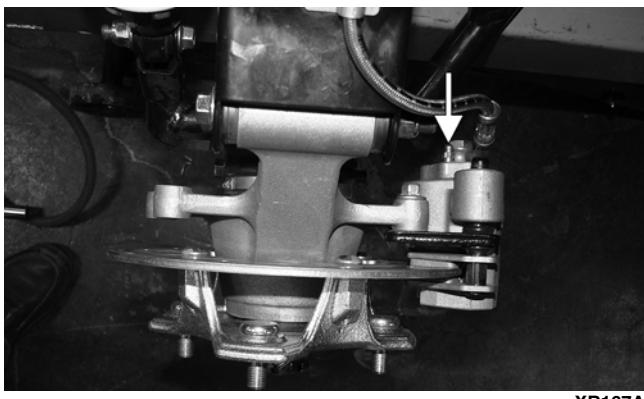


CF295A



XR021A

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 principal.
 - A. Retirez le couvercle et remplissez le réservoir avec du fluide de frein DOT 4; puis installez et fixez le couvercle.
 - B. 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; puis en tirant une petite pression sur le levier de frein, ouvrez la vis de purge et observez afin des bulles d'air. Fermez la vis de purge avant de relâcher le levier de frein. Répétez cette procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.



XR167A

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

- D. À ce stade, exécutez les étapes B et C sur la vis de purge AVANT GAUCHE; passez ensuite à la vis de purge AVANT DROITE et respectez la même procédure.
- E. Répétez l'étape D jusqu'à ce que le levier de frein soit ferme.
4. Respectez la procédure suivante pour purger le système de freins auxiliaire.
 - A. Retirez le couvercle et remplissez le réservoir avec du fluide de frein DOT 4; puis installez et fixez le couvercle.
 - B. Actionnez lentement la pédale 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; puis en tirant une petite pression sur la pédale de frein, ouvrez la vis de purge et observez afin des bulles d'air. Fermez la vis de purge avant de relâcher la pédale de frein. Répétez cette procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.



XR023A

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

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

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

ATTENTION

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

INSPECTION DES TUVAUX

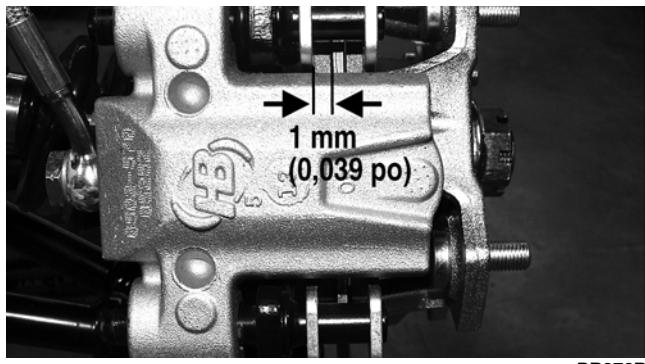
Inspectez soigneusement les tuyaux des freins hydrauliques pour détecter les fêlures ou autres dommages. Si les tuyaux sont endommagés, ils doivent être remplacés.

VÉRIFICATION/REEMPLACEMENT DES PLAQUETTES

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

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

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



PR376B

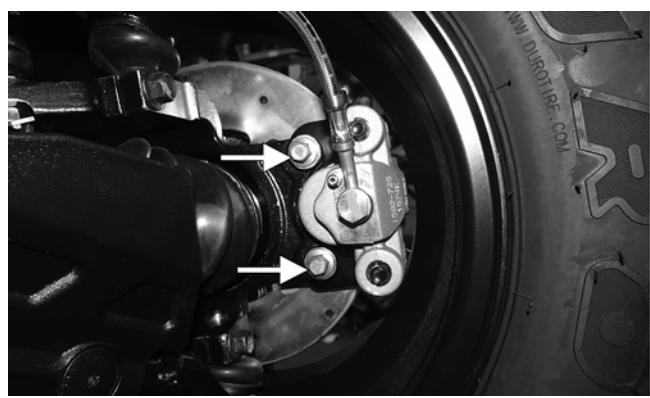
■REMARQUE: Toutes les plaquettes de frein doivent être remplacées en même temps.

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



PR237

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



XR012A

- Installez la roue. Serrez en une séquence croisée en incrément de 20 lb-pi à 40 lb-pi (roue acier), 60 lb-pi (roue aluminium avec écrous noir) ou 80 lb-pi (roue aluminium avec écrous chromé).
- Assurez le rodage des plaquettes de frein (consultez la partie Rodage des plaquettes de frein dans cette section).

Rodage des plaquettes de frein

Les plaquettes de frein (tant principal 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 prématûre des plaquettes de frein ou une perte de l'efficacité de freinage. La perte de l'efficacité de freinage peut occasionner des blessures graves.

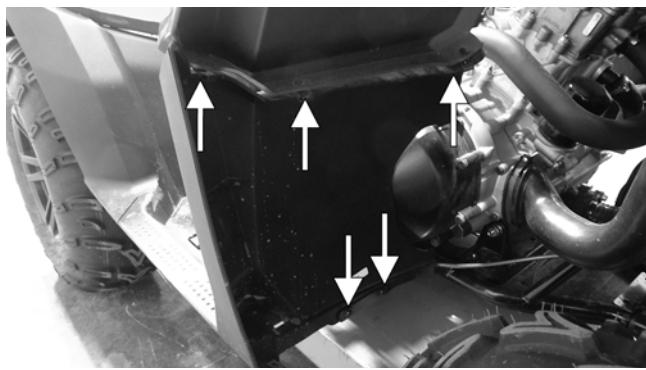
- Choisissez une zone suffisamment grande pour accélérer jusqu'à 48 km/h (30 mi/h) et freiner complètement.

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

Vérification/remplacement de la courroie trapézoïdale

RETRAIT

1. Retirez le repose-pied de droite et la pédale de frein (consultez Direction/châssis/commandes).



XR087A

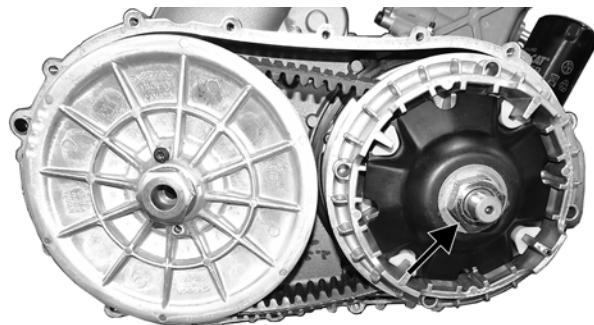
2. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de CVT; puis, à l'aide d'un maillet de caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle afin de desserrer celui-ci. Retirez le couvercle.



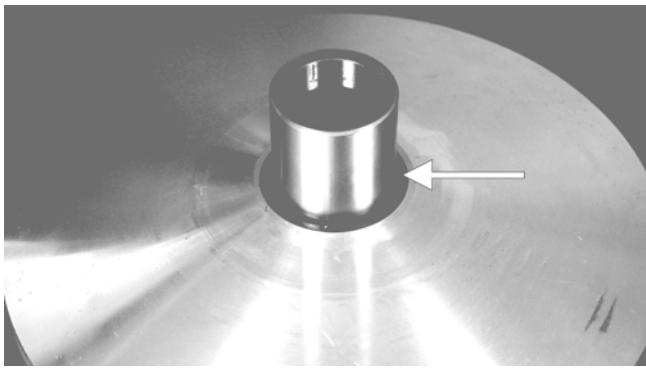
XR089

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

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



CF364A

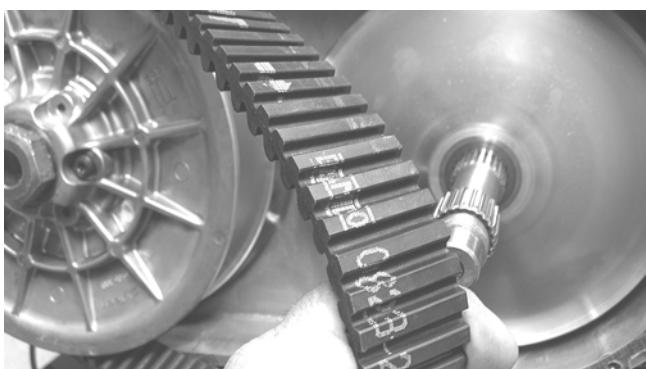


CD966A

4. Installez la vis à capuchon de la trousse d'outils dans la face fixée de poulie menée; puis faites tourner la vis à capuchon dans le sens horaire pour ouvrir les faces de poulie. Retirez la courroie trapézoïdale.



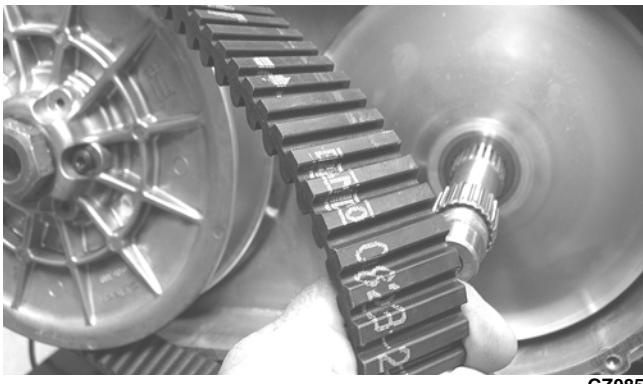
GZ076



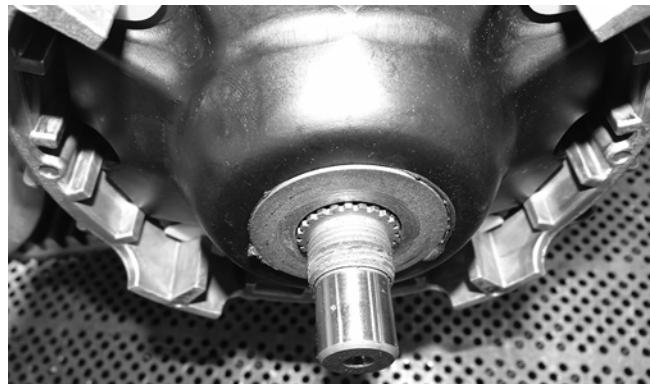
GZ085

INSTALLATION

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



GZ085



CF379

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

2. Pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et l'entraînement mené amovible sur l'arbre avant. Fixez l'entraînement mené à l'aide d'une rondelle et d'un écrou (enduits de Loctite rouge n° 271). À l'aide d'un clé à ergots approprié, serrez l'écrou à 147 lb-pi (500) ou 165 lb-pi (550/700).

ATTENTION

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

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

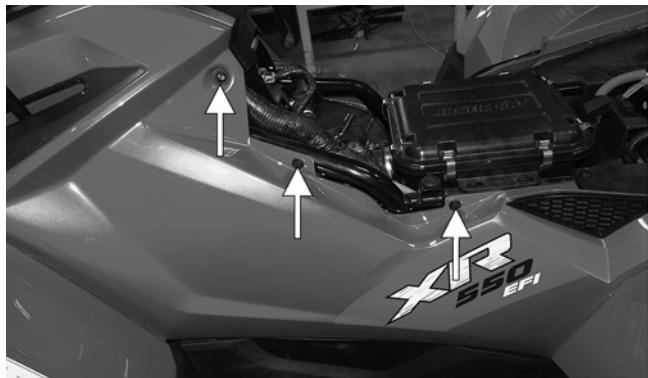
3. Avec le véhicule en point mort, Faites tourner les poulies et la courroie trapézoïdale dans le sens antihoraire jusqu'à ce que celle-ci soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
4. Positionnez le joint du couvercle de CVT, puis installez le couvercle et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Serrez les vis à capuchon à 45 lb-po.
5. Installez le repose-pied de droite et la pédale de frein (consultez Direction/châssis/commandes). Serrez la vis à capuchon de pédale à 25 lb-pi
6. Attachez le garde-boue avant au repose-pied avec les trois vis à capuchon. Serrez bien.

Direction/châssis/ commandes

Les composants suivants de la direction doivent subir une inspection périodique afin d'assurer un fonctionnement adéquat et sécuritaire.

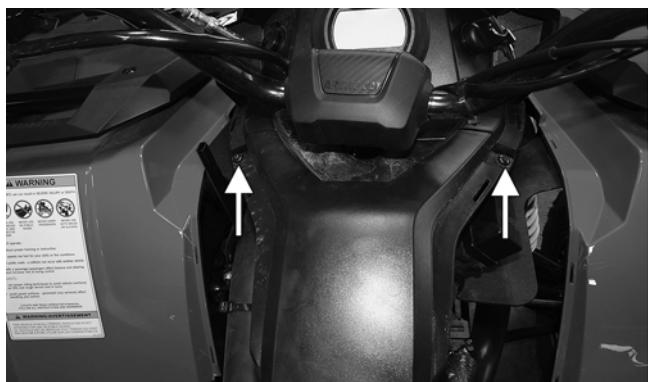
- A. Poignées de guidon non usées, cassées ou desserrées.
- B. Guidon non tordu, fendu, et avec pleine capacité de braquage égale à gauche et à droite.
- C. Ensemble de roulement de colonne de direction/logement de roulement non cassé, usé ou grippé.
- D. Joints à rotule non usés, fendus ou endommagés.
- 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.



XR135A

3. Retirez les vis à tête torx qui fixent le couvercle d'accès central à la consolé.



XR134A

4. Soulevez la jauge de la console. Débranchez ensuite la jauge et placez-la de côté.
5. Faites glisser la console vers l'arrière pour dégager les languettes; puis inclinez la console vers le haut et débranchez les raccords de bouchon d'accessoires et l'interrupteur d'allumage.
6. Retirez les vis à tête torx (trois de chaque côté) qui fixent le panneau de carrosserie avant à la repose-pied.
7. Débranchez les connecteurs des phares et des feux de jour. Enlevez ensuite le circlip qui retient le faisceau au panneau avant de la carrosserie.



XR139A

8. Retirez les deux boulons qui fixent la garniture inférieure à la pare-chocs avant. Jetez les boulons.
9. Retirez les vis d'épaulement qui fixent la montage de porte-bagages au châssis. Jetez les boulons.

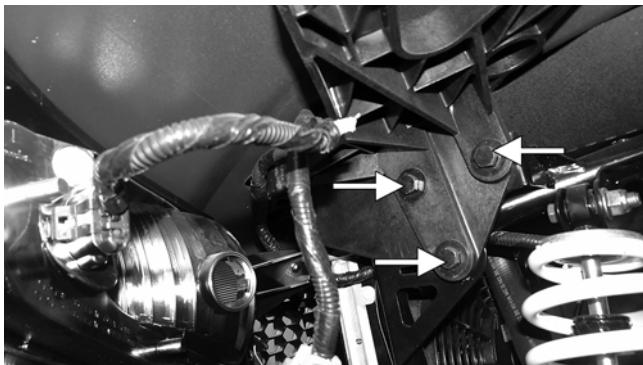
Panneau de carrosserie avant/panneaux latéraux/porte-bagages

■REMARQUE: La technicien doit utiliser la bon jugement pour déterminer les composants que requis la retrait pour entretenir une composant spécifique.

■REMARQUE: Pour enlever la grille avant, le panneau de corps avant doit être retiré.

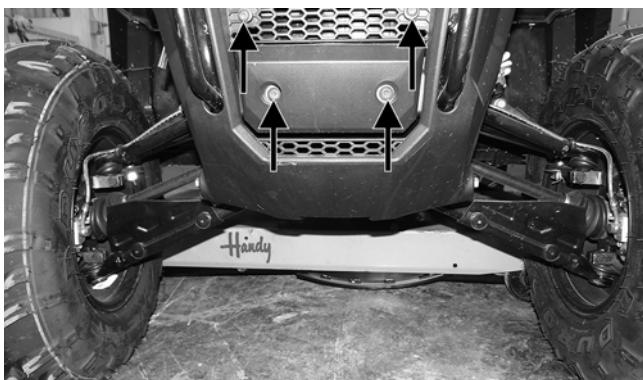
RETRAIT

1. Retirez le siège; puis retirez la bouton de levier de marche.
2. Retirez le couvercle du moteur gauche; puis retirez les attaches de fixation des panneaux latéraux au châssis. Retirez les panneaux latéraux.



XR138A

10. Retirez les quatre vis à tête torx qui fixent la garniture à la pare-boue avant.



XR133A

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants à l'aide de savon et d'eau chaude.
2. Inspectez afin de repérer les fissures et/ou les rivets desserrés.
3. Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants.

INSTALLATION

1. Positionnez le panneau de carrosserie/porte-bagages avant sur le châssis.
2. Branchez les phares et les feux de jour. Fixez ensuite les faisceaux au châssis au moyen des attaches à pression existantes.
3. Fixez le carénage avant à la pare-chocs avant en utilisant des quatre vis à tête Torx existantes.
4. Fixez la garniture inférieur à la pare-chocs avant en utilisant des deux boulons "patch-lock" nouveaux. Serrez-les à 8 lb-pi.
5. Fixez le support du porte-bagages au châssis en utilisant de nouveaux boulons à épaulement de type «patch-lock». Serrez à un couple de 13 lb-pi.
6. Fixez la panneau de carrosserie avant aux repose-pieds en utilisant de vis à capuchon existant.

7. La console étant soulevée, branchez les faisceaux de la fiche des accessoires et du commutateur d'allumage. Inclinez ensuite la console en position et glissez-la vers l'avant jusqu'à ce qu'elle soit placée correctement.

8. Installez le panneau d'accès centrale et fixez-le à la console avec les deux vis à tête torx. Serrez à 8 lb-pi.
9. Branchez la jauge; puis appuyez sur la jauge en position.
10. Installez les panneaux latéraux en vous assurant que les languettes sont dans les ouvertures correctement et le levier de marche est orienté correctement; puis fixez avec les attaches.
11. Installez le couvercle du moteur gauche; puis installez la bouton de levier de marche.
12. Installez le siège en vous assurant qu'il verrouille en place.

Panneau de carrosserie/porte-bagages arrière

RETRAIT

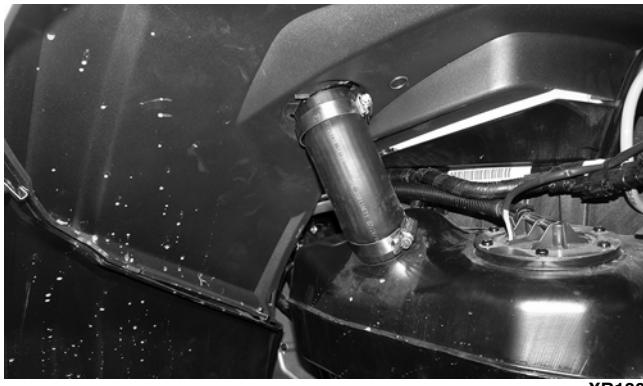
■**REMARQUE:** Si l'objectif du technicien est pour retirer la porte-bagages arrière, procédez à l'étape 6.

1. Retirez le siège; puis retirez la bouton de levier de marche et les panneaux latéraux.
2. Retirez les vis à tête torx (trois de chaque côté) qui fixent le panneau de carrosserie arrière du repose-pied.



XR127

3. Retirez le collier de tuyau qui fixent le réservoir d'essence au tuyau de réservoir d'essence. Prenez note d'un collier de tuyau.

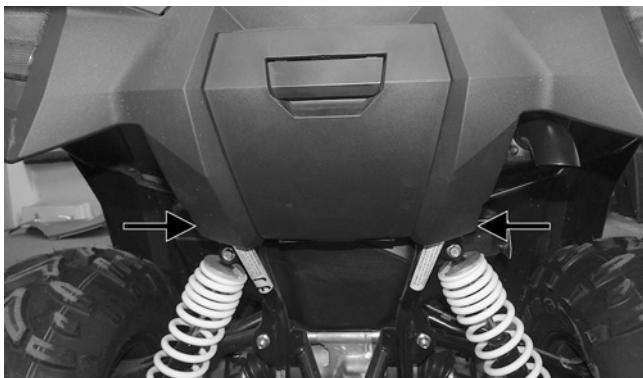


XR130

ATTENTION

Faites fermer l'ouverture pour éviter les contaminantes d'entrer le réservoir d'essence.

4. Débranchez les raccords de feu arrière.
5. Retirez les deux vis à tête torx qui fixent la garniture arrière au châssis



XR131A

6. Retirez les quatre écrous de blocage qui fixent la panneau de carrosserie arrière aux languettes de montage sur le cadre. Jeter les écrous.

AVERTISSEMENT

Lorsque vous retirez l'écrou de blocage arrière droit, faites permettre le silencieux pour refroidir complètement pour éviter les brûlures sévères

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants du panneau de carrosserie à l'aide de savon et d'eau chaude.
2. Inspectez afin les fissures et les rivets desserrés.
3. Inspectez pour déterminer s'il manque des autocollants.

INSTALLATION

1. Placez le panneau de carrosserie arrière sur le châssis.
2. Fixez le tuyau de réservoir d'essence en utilisant le collier de tuyau qu'existe.
3. Fixez le panneau de carrosserie arrière au repose-pied en utilisant les vis à tête torx existants.
4. Installez la porte-bagages et fixez-la avec des quatre nouveaux écrous de blocage. Serrez à 13 lb-pi.

5. Fixez la garniture arrière au châssis en utilisant les deux vis à tête torx. Serrez à 13 lb-pi.

6. Branchez les connecteurs de feu arrière.

7. Installez les panneaux latéraux, le bouton de levier de marche et le siège.

Jauge LCD

RETRAIT/INSTALLATION

Pour retirer la jauge, tirez sur un côté; puis débranchez le raccord multi-broches et retirez la jauge.



XR106

Pour installer la jauge, branchez le raccord multi-broches et poussez-le jauge dans la module.

REMARQUE: Assurez-vous que la bague de montage en caoutchouc est orientée correctement sur la languette et qu'elle est enfoncée complètement dans le module.



WT601A

Colonne de direction/barres d'accouplement

RETRAIT

1. Retirez le siège et les panneaux latéraux; puis retirez la couvercle d'accès centrale.

2. Retirez la jauge; puis inclinez la console jusqu'à hors de la voie.
3. Retirez le coussin de guidon.



XR142

4. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent les bouchons de guidon à la colonne de direction; mettez ensuite de côté le guidon. Conservez trois bouchons de guidon.



XR143

5. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le logement supérieur de la colonne de direction au cadre. Conservez deux boîtiers et une plaque.

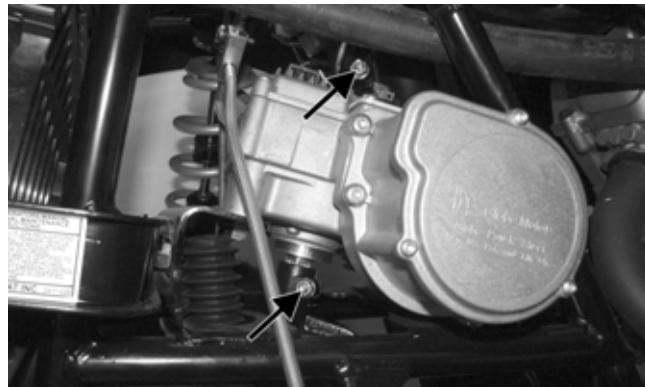


XR141

6. À l'aide d'un support de levage approprié, soulevez le VTT pour retirer les roues avant.

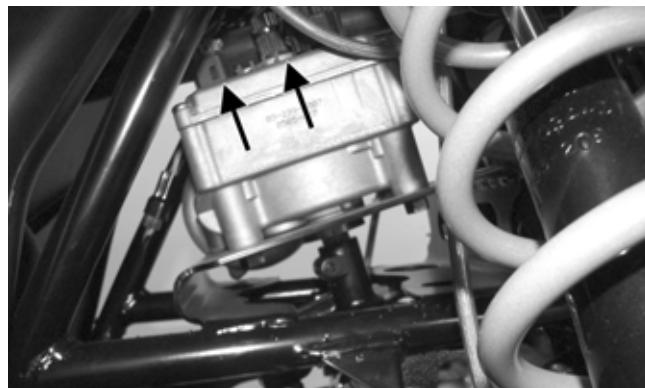
■REMARQUE: Pour des modèles n'équipés avec la servodirection électronique (SDE), procédez à l'étape 13.

7. Retirez l'amortisseur avant gauche; puis retirez les vis à capuchon et les écrous de la colonne de direction aux accouplements de SDE.



EPS005A

8. Tirez vers le haut de colonne de direction pour dégager l'accouplement supérieur de l'assemblage SDE.
9. Débranchez les raccords à deux goupilles et à huit goupilles du haut de logement de SDE.



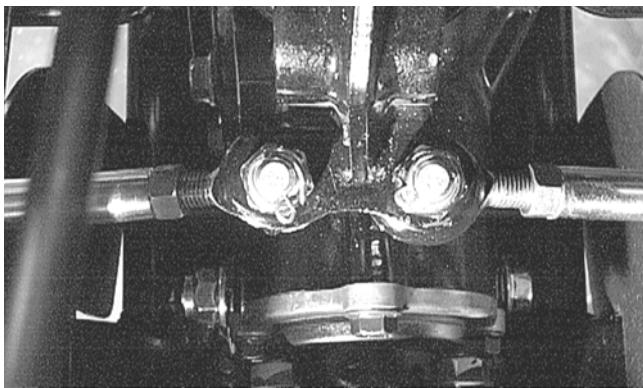
EPS007A

10. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le logement de SDE au châssis; puis élévez l'ensemble vers le haut suffisamment pour dégager l'accouplement inférieur et enlevez à partir de côté gauche.

ATTENTION

Ne tentez pas de démonter la SDE étant donné qu'aucune de ses pièces n'est réparable et que les dommages qui résulteraient de ce démontage entraîneraient l'annulation de sa garantie.

11. Retirez les goupilles fendues et les écrous à créneaux des extrémités des barres d'accouplements internes et externes des barres d'accouplement, puis retirez les barres d'accouplement du bras de la colonne de direction et des rotules de direction de gauche et de droite.

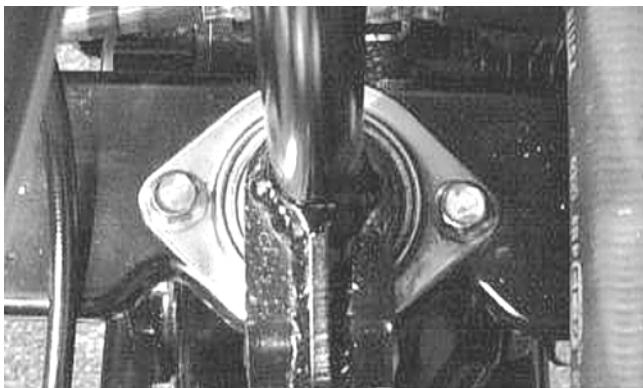


AF778D



KX039

12. Retirez deux vis à capuchon qui fixent l'épaulement de roulement inférieur de la colonne de direction au cadre, puis retirez la colonne de direction.



AL600D

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez et inspectez la surface de pivot afin de repérer l'usure. Appliquez une graisse de basse température sur les joints.

⚠ AVERTISSEMENT

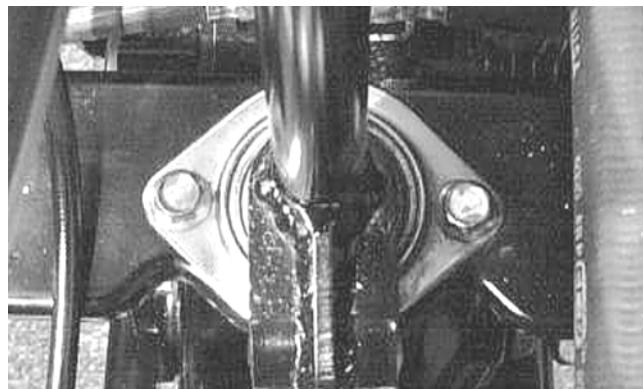
Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous utilisez de l'air comprimé.

2. Inspectez les barres d'accouplement afin de repérer les filets endommagés ou l'usure.
3. Inspectez les barres d'accouplement afin de repérer les fissures ou les courbures inhabituelles.
4. Inspectez tous les points de soudure afin de repérer les fissures ou la détérioration.

5. Inspectez la colonne de direction ainsi que ses supports afin de repérer les fissures, les courbures ou l'usure.
6. Inspectez les demi-roulements, les chapeaux de roulement et les logements de roulement afin de repérer les fissures ou l'usure.
7. Inspectez le tube du guidon afin de repérer les fissures, l'usure ou les courbures inhabituelles.
8. Inspectez les poignées du guidon afin de repérer les dommages ou l'usure.

INSTALLATION (Modèles sans servodirection électronique)

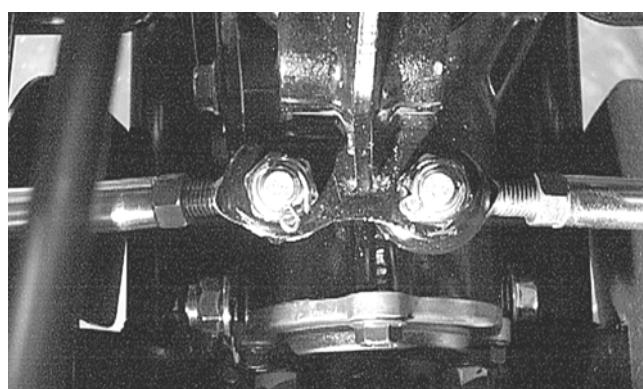
1. Mettez en place la colonne de direction; puis attachez l'épaulement de roulement inférieur au cadre avec deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.



AL600D

2. Positionnez le logement de supérieure de la colonne de direction sur la colonne de direction et fixez les logements et une plaque au châssis avec deux vis à capuchon. Serrez à un couple de 20 lb-pi.
3. Installez les barres d'accouplement et fixez-les avec les écrous à entaille. Serrez à 30 lb-pi. Ensuite installez les nouvelles goupilles fendue.

■REMARQUE: Si les entailles ne s'alignent pas aux trous des bouts de barre, serrez les écrous juste assez pour permettre l'installation des goupilles fendue.



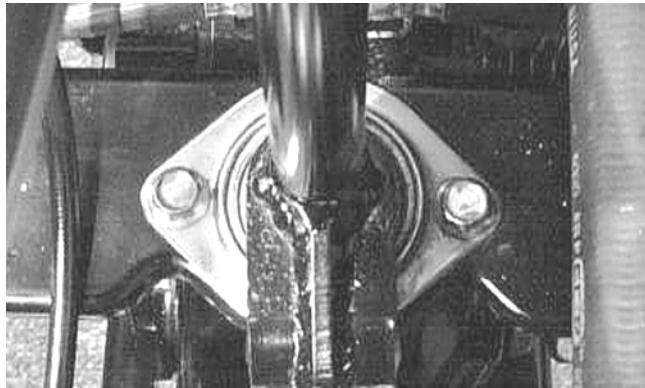
AF778D

4. Installez le guidon et le fixez avec les bouchons de guidon. Serrez les vis à 25 lb-pi.
5. Installez l'amortisseur et serrez à 50 lb-pi.

6. Installez le coussin de guidon; puis installez la console et la jauge.

INSTALLATION (Modèles avec servodirection électronique)

1. Mettez en place la colonne de direction inférieur, puis attachez l'épaulement de roulement inférieur au cadre avec deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.

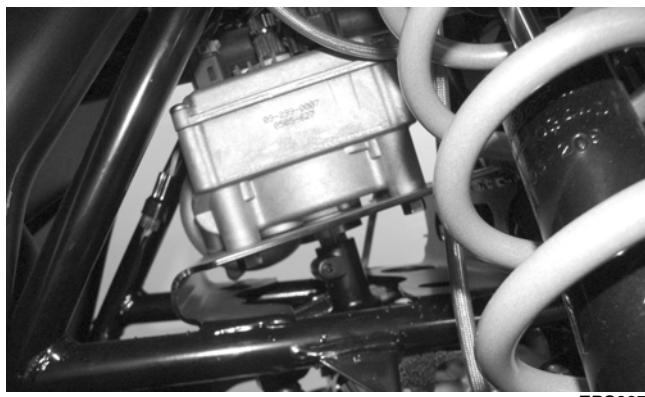


AL600D

2. En vous assurant que la cannelure double est alignée avec la fente du coupleur inférieur, installez l'arbre de sortie de la SDE dans le coupleur inférieur, puis installez les quatre vis à capuchon qui fixent le boîtier de la SDE au châssis. Serrez à un couple de 35 lb-pi.



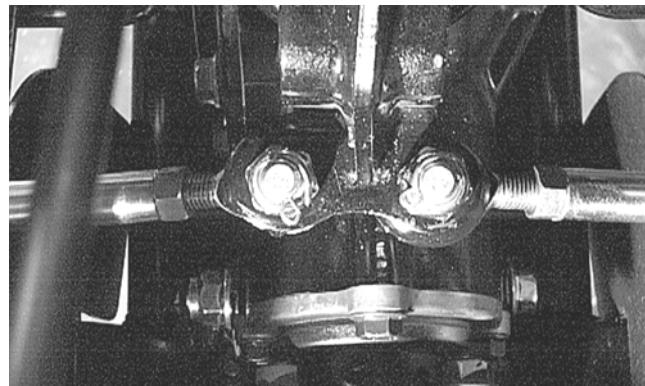
EPS008A



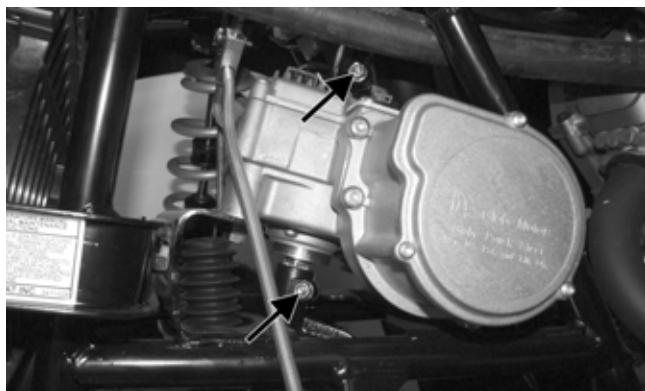
EPS007

3. Installez les barres d'accouplement et fixez-les avec les écrous à entaille. Serrez à 30 lb-pi. Ensuite installez les nouvelles goupilles fendue.

■REMARQUE: Si les entailles ne s'alignent pas aux trous des bouts de barre, serrez les écrous juste assez pour permettre l'installation des goupilles fendue.



AF778D



EPS005A

4. Branchez les raccords à deux goupilles et à huit goupilles à l'ensemble de SDE.
5. Installez le logement de colonne de direction avec une plaque au châssis et fixez-le avec des deux vis à capuchon. Serrez à 20 lb-pi.
6. Installez le guidon et le fixez avec les bouchons de guidon. Serrez les vis à 25 lb-pi.
7. Installez l'amortisseur et serrez à 50 lb-pi.
8. Installez le coussin de guidon; puis installez la console et la jauge.

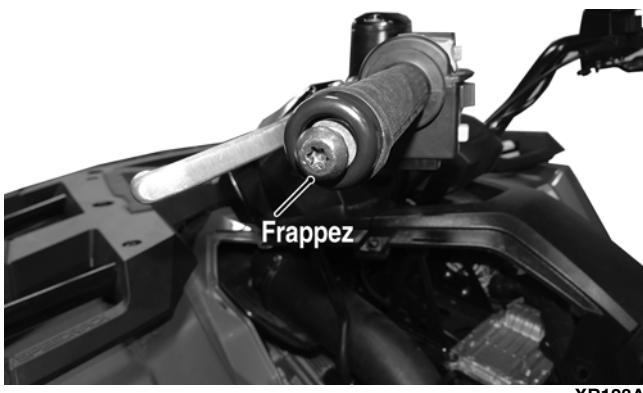
Poignée de guidon

RETRAIT

1. Desserrez mais ne retirez pas les vis à capuchon dans l'extrémité du guidon; puis frappez légèrement sur le tête pour déplacer le bouchon de guidon.



XR121



XR123A

2. Tenez l'extrémité et retirez la vis à capuchon, le bouchon et le capuchon d'extrémité.

INSPECTION

1. Inspectez la poignée afin de repérer l'usure, les entailles ou les fissures.
2. Inspectez la poignée afin de repérer la détérioration.
3. Si une poignée est endommagée, coupez la poignée dans le sens de la longueur à l'aide d'un couteau tranchant ou d'un couteau polyvalent; pelez ensuite la poignée.

INSTALLATION

■REMARQUE: Avant d'installer une poignée, utilisez un vaporisateur nettoyant pour retrait des contacts ou de l'alcool pour nettoyer guidon de tout résidu de colle, d'huile ou de tout autre contaminant.

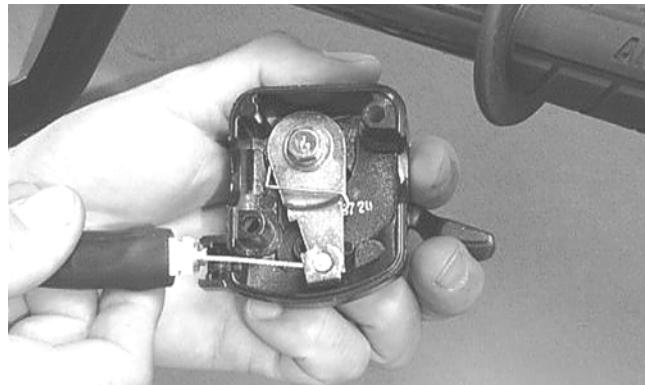
1. Appliquez une quantité généreuse d'adhésif pour poignée de guidon sur l'intérieur de la poignée nouveau.
2. Faites glisser la poignée sur le guidon jusqu'à ce qu'elle soit bien en place avec la zone lisse de la poignée vers le haut.
3. Essuyez tout excès de colle, puis fixez la poignée à l'aide du capuchon de guidon.

Accélérateur

RETRAIT

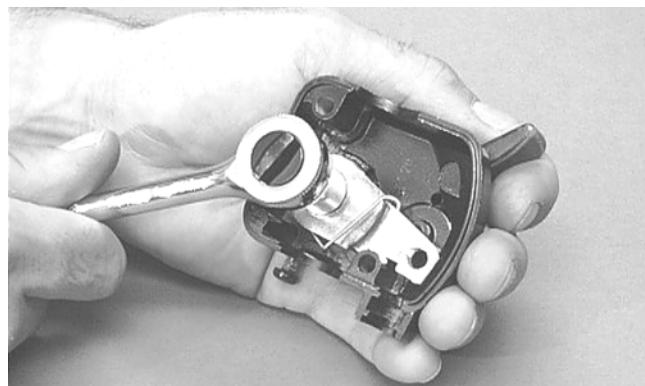
1. Retirez les deux vis mécaniques qui fixent l'accélérateur au guidon.

2. Faites glisser la bague isolante hors de la moitié inférieure de l'accélérateur, puis retirez le câble de l'actionneur.



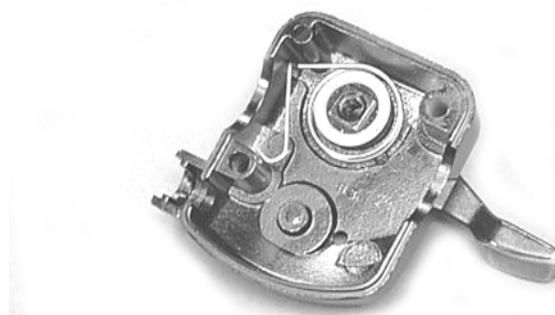
AF676D

3. Retirez la vis à capuchon, la rondelle frein et la rondelle qui fixent l'actionneur au levier d'accélérateur.



AF677D

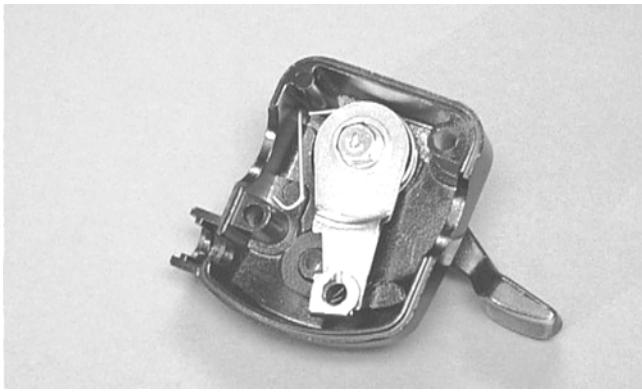
4. Retirez l'actionneur et prenez note d'une bague. Notez la position du ressort de retour en prévision de l'installation.



AF678D

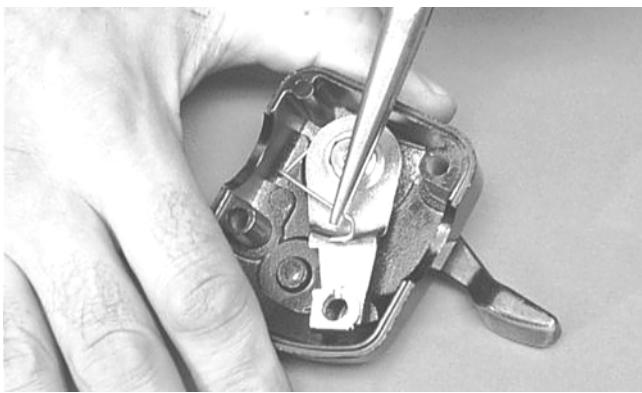
INSTALLATION

1. Placez le ressort de rappel dans l'accélérateur, puis positionnez le coussinet et l'actionneur. Fixez le tout à l'aide d'une vis à capuchon, de la rondelle frein et de la rondelle.



AF679D

2. À l'aide d'une pince à bec fin, positionnez le ressort sur l'actionneur.



AF680D

3. Placez les deux moitiés de l'accélérateur sur le guidon et fixez-les à l'aide des deux vis mécaniques.

AJUSTEMENT

Pour régler le jeu libre de câble d'accélérateur, voyez Carburant/lubrification/refroidissement.

Genouillères de direction

RETRAIT ET DÉSASSEMBLAGE

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

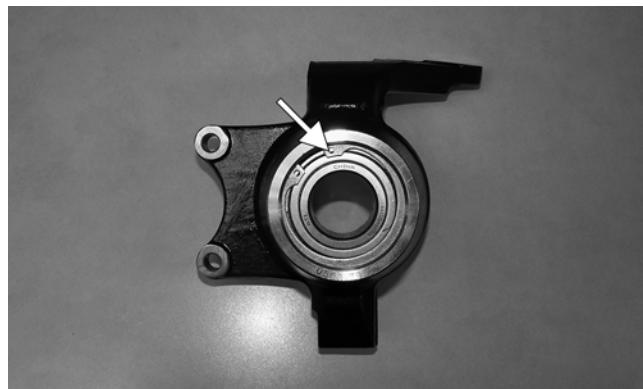
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez le garde-roue du moyeu, puis retirez la goupille fendue de l'écrou.
3. Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
4. Retirez l'étrier du frein.

REMARQUE: Ne laissez pas l'étrier de frein suspendu de la câble/tuyau.

5. Retirez le moyeu.

6. Retirez la goupille fendue de l'articulation de la barre d'accouplement et retirez de la genouillère l'articulation de la barre d'accouplement.
7. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent les joints à rotule dans la genouillère.
8. En frappant légèrement, faites sortir l'extrémité du joint à rotule de la genouillère; puis retirez cette dernière.
9. Retirez l'anneau de ressort du genouillère; puis retirez le roulement.



XR166A

ATTENTION

Retirez les roulements avec une extrême délicatesse. Si vous les laissez tomber, ils seront endommagés et devront être remplacés.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants de la genouillère.
2. Inspectez les roulements et les pistes de roulement afin de repérer les alvéoles, les gouges, la rouille ou l'usure prématuée.
3. Inspectez la genouillère afin de repérer les fentes, les bris ou la porosité.
4. Inspectez les filets afin de repérer les dommages ou les filets arrachés.

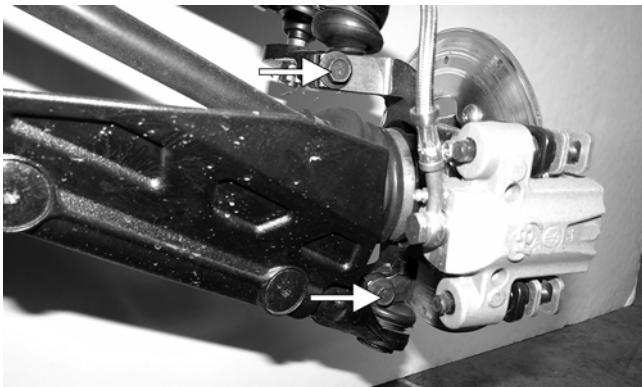
ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

1. Installez le roulement; puis installez l'anneau de ressort en vous assurant qu'il soit bien en position dans la genouillère.



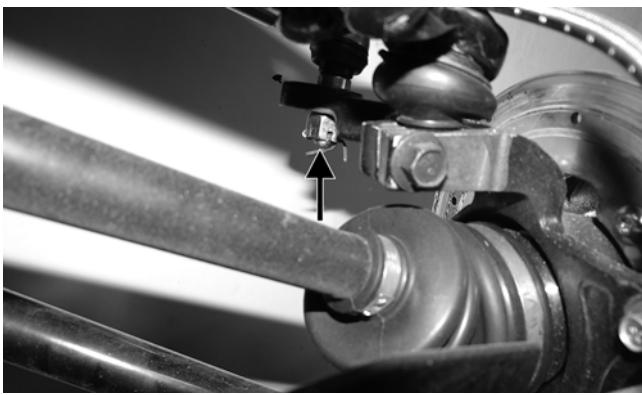
XR166A

2. Installez la genouillère aux joints à rotule inférieurs et supérieurs et fixez-la à l'aide des deux vis à capuchon. Serrez à 35 lb-pi.



XR147A

3. Installez l'extrémité de la barre d'accouplement et fixez-le à l'aide de l'écrou. Serrez à 30 lb-pi; installez ensuite une nouvelle goupille fendue et écartez-la.



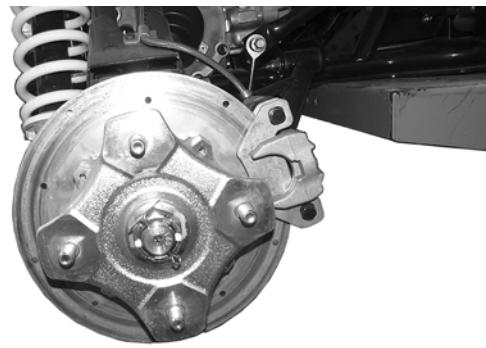
XR148A

4. Appliquez une petite quantité de graisse sur les cannelures du moyeu.



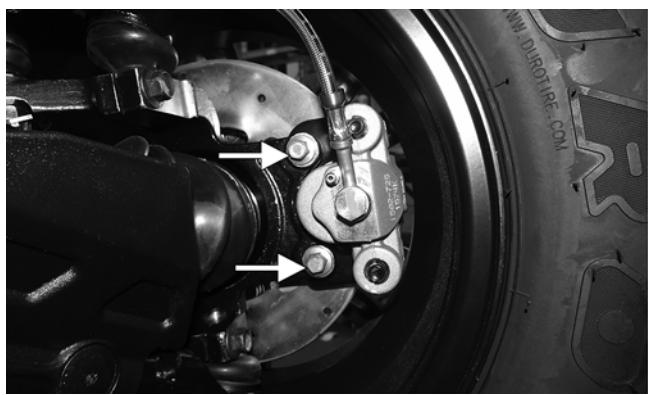
PR290A

5. Installez le moyeu sur les cannelures de l'arbre.
6. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.



XR099

7. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb-pi.



XR012A

8. Enclez le levier de frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
9. À l'aide d'un clé de retenue de moyeu approprié, fixez l'écrou de moyeu (de l'étape 6) à l'arbre. Serrez à 200 lb-pi.
10. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.
11. Installez la roue. Serrez en une séquence croisée en incrément de 20 lb-pi à 40 lb-pi (roue acier), 60 lb-pi (roue aluminium avec écrous noir) ou 80 lb-pi (roue aluminium avec écrous chromé).
12. Retirez le VTT de son support.

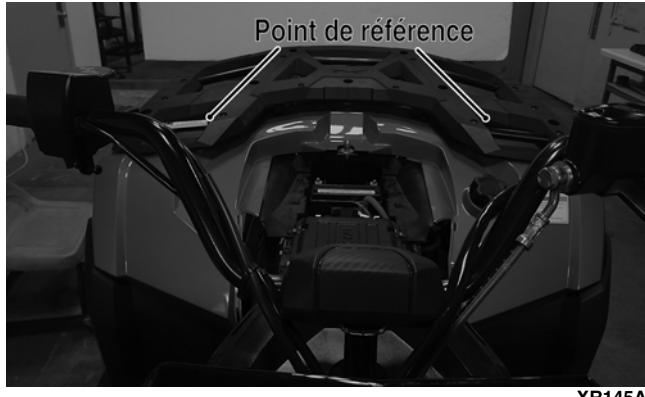
Mesurage/réglage du pincement

1. Nettoyez le VTT à fond afin de retirer l'excédent de poids (boue, etc.).
 2. Consultez les spécifications et assurez-vous que les pneus sont correctement gonflés à la pression recommandée.
- REMARQUE: Assurez-vous que la pression de gonflage des pneus est correcte, sous peine de mesures inexactes.**

3. Placez le VTT à l'horizontale en prenant soin de ne pas abaisser ou soulever l'avant du véhicule, puis positionnez le guidon tout droit.

■REMARQUE: Lors de la mesure et de l'ajustement, il doit y avoir une charge de fonctionnement normale sur le VTT (sans conducteur mais avec les accessoires Arctic Cat agréés).

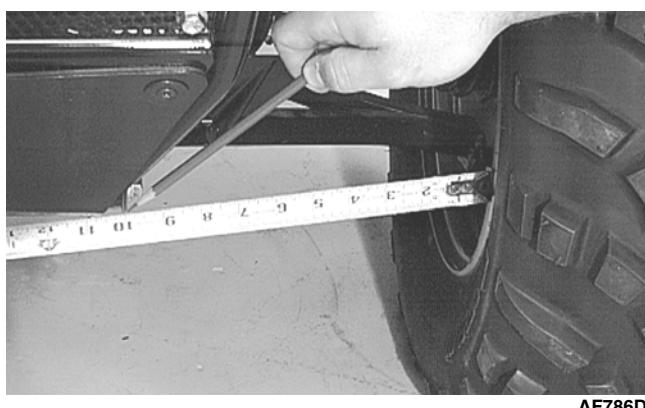
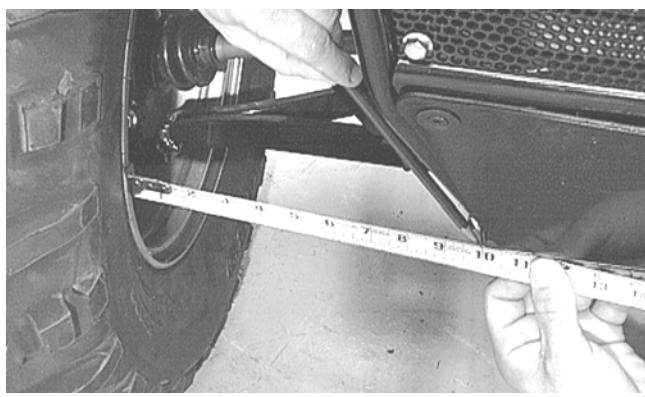
4. Mesurez la distance qui va du bord extérieur de chaque poignée de guidon aux points de référence également sur chaque.



5. Ajustez la direction du guidon jusqu'à ce que les deux mesures soient égales, puis fixez le guidon au porte-bagages arrière à l'aide de sangles de maintien.

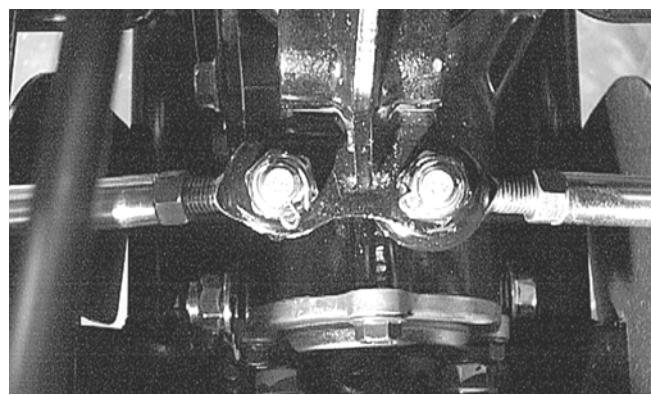
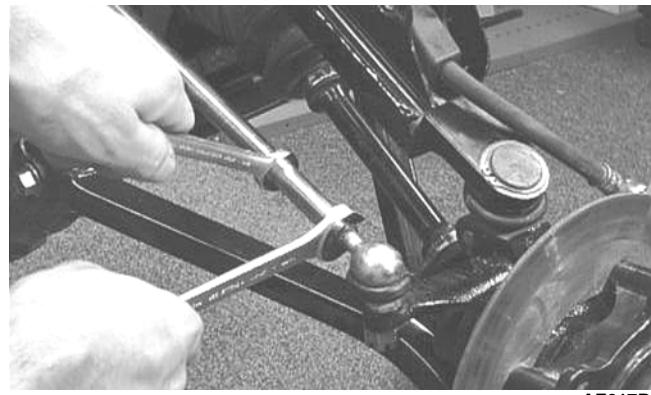
■REMARQUE: Prenez soin de ne pas laisser le guidon tourner lorsque vous le fixez.

6. Mesurez la distance qui va de l'intérieur de chaque jante avant au tube inférieur du châssis.



■REMARQUE: Les distances allant de l'intérieur des jantes aux tubes du châssis devraient être égales. Si ces mesures sont égales, passez à l'étape 8; sinon, passez à l'étape 7.

7. Pour égaliser les mesures, desserrez les contre-écrous appropriés de la barre d'accouplement et ajustez au besoin, puis serrez les contre-écrous et passez à l'étape 8.



■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer les roues avant afin d'ajuster la barre d'accouplement. De plus, prenez soin de ne pas modifier la position du guidon.

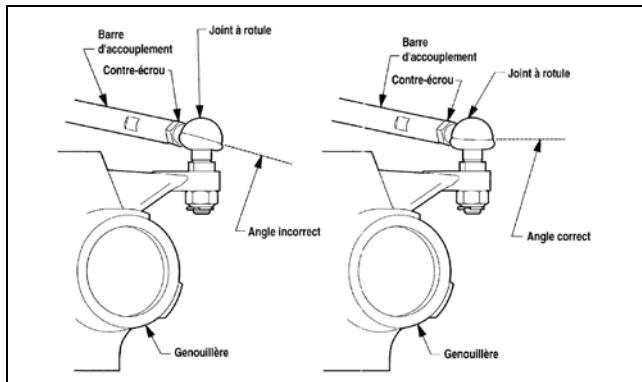
8. À l'aide d'un type de marqueur permanent, tracez un repère au centre de chaque pneu avant (à une hauteur parallèle à la coque).



9. Mesurez la distance entre les repères (à une hauteur parallèle à la coque) par devant, puis prenez note des mesures.

10. Poussez le VTT vers l'avant jusqu'à ce que les repères soient parallèles à la coque, du côté arrière des pneus, puis mesurez la distance entre les repères.
11. La différence entre les mesures doit indiquer 1/8 à 1/4 po de pincement (la mesure du côté avant doit indiquer 1/8 à 1/4 po de plus que la mesure du côté arrière).
12. Si la différence entre les mesures est hors spécification, ajustez les deux barres d'accouplement pareillement jusqu'à ce que les mesures soient conformes à la spécification.

■REMARQUE: Avant de verrouiller les contre-écrous, assurez-vous que les joints à rotule se trouvent au centre de leur distance de mouvement normale ainsi qu'au bon angle.



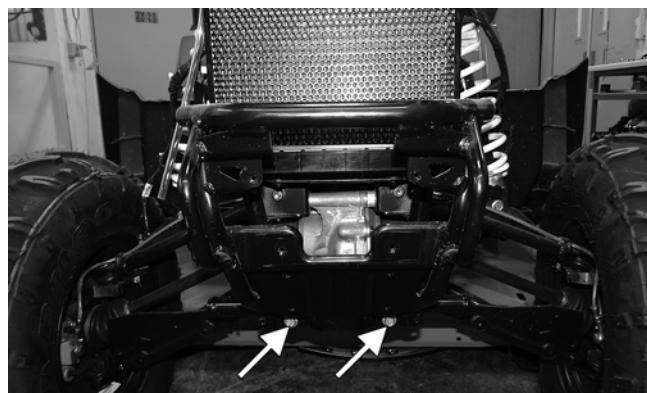
733-559

Pare-chocs avant

RETRAIT

■REMARQUE: Pour retirer le pare-chocs avant, le panneau de carrosserie/porte-bagages avant doit être retiré.

1. Retirez les deux vis à capuchon et écrous qui fixent le pare-chocs supérieur aux languettes de montage.
2. Retirez les deux boulons qui fixent le pare-chocs inférieur au châssis.



XR140A

INSTALLATION

1. Avec le pare-chocs positionné correctement, installer les deux boulons qui fixent le pare-chocs sur le châssis inférieur. Serrez à 35 lb-pi.
2. Installez les deux vis à capuchon et écrous qui fixent le pare-chocs supérieur aux languettes de montage; puis serrez à 20 lb-pi.

Cuvette

RETRAIT/INSTALLATION

1. Retirez les vis mécaniques et les rondelles d'épaulement qui fixent la coque au dessous du châssis; puis retirez la cuvette.
2. Positionnez la cuvette sur le dessous du châssis; puis installez les vis mécaniques et les rondelles d'épaulement. Serrez à 6 lb-pi.

Silencieux

RETRAIT

1. Retirez le siège et la panneau latérale droit.

2. Retirez les vis à tête torx qui fixent le bouclier thermique au tuyau d'échappement. Prenez note des rondelles.

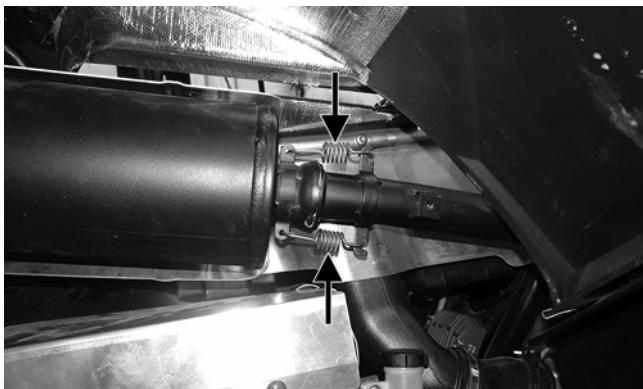


XR149



XR150

3. Faites glisser le bouclier thermique vers l'avant et retirez le bouclier.
4. Avec un outil approprié, retirez les ressorts de fixation du silencieux au tuyau d'échappement.



XR128A

5. Retirez le silencieux et prenez note d'un joint grafoil.

INSPECTION

1. Inspectez l'extérieur du silencieux afin de repérer les fissures, les trous et les bosses.
2. Inspectez l'intérieur du silencieux en secouant celui-ci d'avant en arrière et en prêtant attention aux cliquetis ou aux débris détachés à l'intérieur du silencieux.

■REMARQUE: Pour plus de détails concernant le nettoyage du silencieux et du pare-étincelles, consultez la section 2.

INSTALLATION

1. Avec le joint grafoil en position, installez le silencieux et fixez-le avec les ressorts.
2. Installez le bouclier thermique et fixez-le avec les vis à tête torx et des rondelles. Serrez à 8 lb·pi.
3. Installez le panneau latérale droit et le siège.

Siège

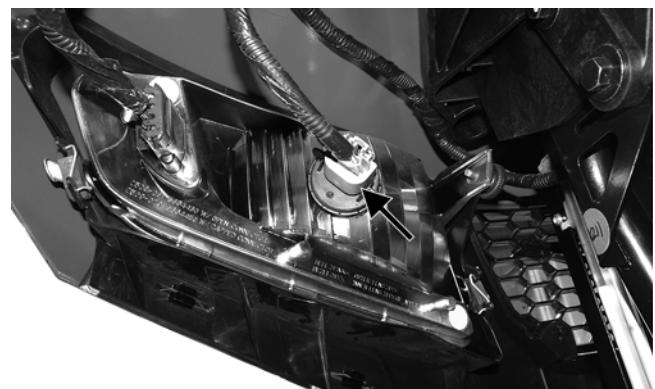
RETRAIT/INSTALLATION

1. Pour retirer le siège, soulevez le mécanisme de déverrouillage (situé à l'arrière du siège). Soulevez l'arrière du siège et faites glisser le siège vers l'arrière.
2. Pour verrouiller le siège, faites glisser l'avant du siège dans les retenues de siège et poussez fermement sur l'arrière du siège. Le siège doit automatiquement se positionner et se verrouiller.

Phares/feux arrière - feux d'arrêt

Pour remplacer l'ampoule du phare sur les modèles Standard/XT, respectez la procédure suivante.

1. Faites tourner l'arrière de l'ampoule de phare dans le sens anti-horaire, débranchez le faisceau de fils et jetez l'ampoule.

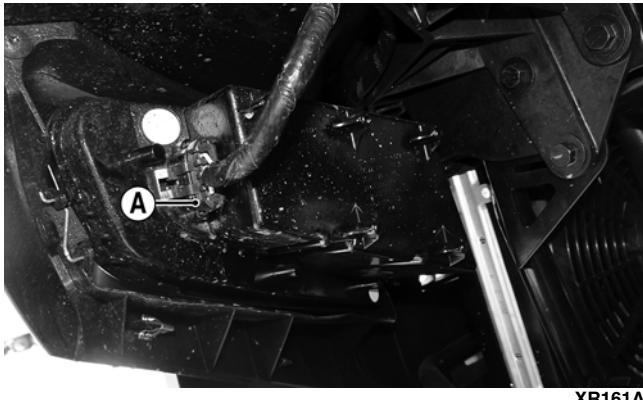


XR065C

2. Branchez l'ampoule de phare nouveau au faisceau de fils et insérez-le dans l'ensemble de phare. Faites tourner-le pour fixer l'ampoule.

■REMARQUE: Sur les modèles Limited, la phare est un pièce non-réparable; elle doit être remplacée a un ensemble.

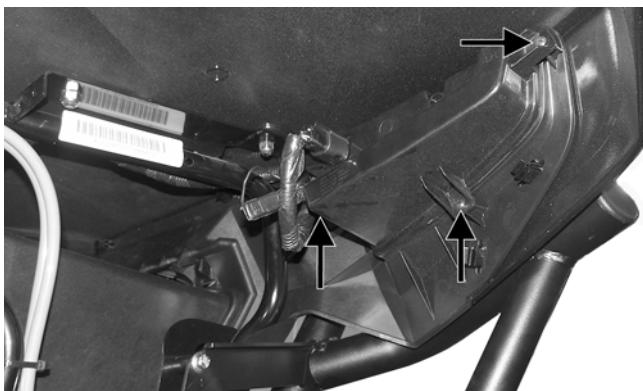
1. Débranchez le raccord de faisceau de fil (A), retirez le vis de réglage de phare et relâchez le attaches; puis retirez l'ensemble de phare.



2. Installez l'ensemble de phare nouveau, fixez-le avec des attaches et la vis de réglage et branchez le faisceau des fils.
3. Réglez la phare (voyez Vérification et ajustement des phares dans cette sous-section).

■REMARQUE: Le feu arrière est un pièce non-reparable; elle doit être remplacé a un ensemble.

1. Débranchez le faisceau de fils et retirez les trois vis qui fixent le feu arrière; puis jetez le feu arrière.



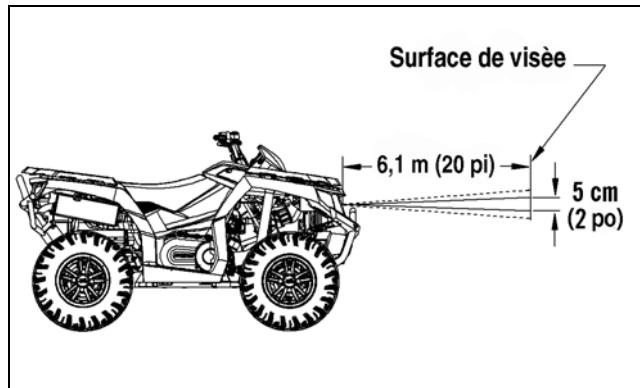
■REMARQUE: Le bouclier thermique devrait être retiré a un ensemble avec le feu arrière droit=.

2. Insérez le feu arrière et fixez-le avec les vis existant. Serrez à 13 lb-pi; puis branchez le faisceau de fils.

Vérification et ajustement des phares

Les phares peuvent être ajustées verticalement et horizontalement. Le centre géométrique des lumières à haute densité doit être utilisé pour l'ajustement.

1. Placez le VTT sur un plancher qui est au niveau pour que les lumières soient approximativement à 6,1 m (20 pi) de la surface de visée (un mur ou toutes autres surfaces de visées).



■REMARQUE: Il devrait avoir le même poids ou presque que celui de l'opérateur sur le VTT lors de l'ajustement de la visée des lumières.

2. Mesurez la distance entre les phares et le plancher.
3. En utilisant les mesures obtenues à l'étape 2, faites une marque sur la surface de visée.
4. Faites des marques verticales qui interceptent les marques horizontales sur la surface de visée directement à l'avant des lumières.
5. Allumez les phares. Soyez certain que l'interrupteur soit à haute densité. NE PAS UTILISER LE FAISCEAU À FAIBLE INTENSITÉ.
6. Observez le point de visée de chaque phare. La bonne visée est quand la phare la plus forte touche aux marques verticales et sous 5 cm (2 po) de la marque horizontale.
7. Pour régler les phares, desserrez le bouton. Après la réglage est à la position correct, serrez bien le bouton.



Dépannage

Problème: La conduite est trop lourde ou trop raide.

Situation	Remède
1. Alignement incorrect des roues avant 2. Lubrification inadéquate 3. Pression de gonflage des pneus basse 4. Joint à rotule de barres d'accouplement grippés 5. Connexions de transmission grippées	1. Ajustez l'alignement. 2. Lubrifiez les composants appropriés. 3. Ajustez la pression. 4. Remplacez les joints à rotule des barres d'accouplement. 5. Réparez ou remplacez les connexions.

Problème: Il y a oscillation de la direction.

Situation	Remède
1. Pneus inégalement gonflés 2. Roue(s) présentant un jeu 3. Vis à capuchon de moyeux de roues desserrées ou manquantes 4. Roulement de moyeu de roue usé ou endommagé 5. Joints à rotule des barres d'accouplement usés ou desserrés 6. Pneus défectueux ou inappropriés 7. Bagues de bras en «A» endommagées 8. Boulons et écrous de châssis desserrés	1. Ajustez la pression. 2. Remplacez la ou les roues. 3. Resserrez ou remplacez les vis à capuchon. 4. Remplacez le roulement. 5. Remplacez ou resserrez les articulations des barres d'accouplement. 6. Remplacez les pneus. 7. Remplacez les bagues. 8. Resserrez les boulons et les écrous.

Problème: La direction dévie d'un côté.

Situation	Remède
1. Pneus inégalement gonflés 2. Alignement incorrect des roues avant 3. Roulements de moyeu de roue usés ou endommagés 4. Châssis faussé 5. Amortisseur défectueux	1. Ajustez la pression. 2. Ajustez l'alignement. 3. Remplacez les roulements. 4. Réparez ou remplacez le châssis. 5. Remplacez l'amortisseur.

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

Situation	Remède
1. Roulements des moyeux de roues usés ou desserrés 2. Alignement incorrect des roues avant 3. Pression de gonflage des pneus incorrect	1. Remplacez les roulements. 2. Ajustez l'alignement. 3. Ajustez la pression.

Problème: La direction émet un bruit.

Situation	Remède
1. Vis à capuchon ou écrous desserrés 2. Roulements et moyeux de roues brisés ou endommagés 3. Lubrification inadéquate	1. Resserrez les vis à capuchon et les écrous. 2. Remplacez les roulements. 3. Lubrifiez les composants appropriés.

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.

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

■REMARQUE: 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. Indiquez au client de suivre la bonne procédure de rodage telle qu'elle est décrite dans le manuel de l'utilisateur.

OUTILS SPÉCIAUX

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

Description	n/p
Ajusteur du dégagement de la soupape	0444-255
Blocs en V	0644-535
Clé à écrous	0444-240
Clé pour filtre à huile	0644-389
Compresseur de la poulie menée	0444-121
Compresseur de la poulie menée	0444-140
Ens. d'extracteur du rotor du magnéto	0444-254
Extracteur de l'axe du piston	0644-328
Outil de protecteur de joint d'étanchéité	0444-252
Extracteur du vilebrequin/Séparateur du carter	0444-152
Plaque de surface	0644-016
Support de bielle	0444-006
Support du moyeu du rouet de poulie	0444-007

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

Spécifications (500)

SOUPAPES ET GUIDES		
Diamètre de collet de soupape (max.) (admission)	35,0 mm	
(échappement)	30,5 mm	
Jeu de soupape/poussoir (moteur froid)	0,08-0,12 mm	
(échappement)	0,15-0,20 mm	
Jeu de guide/tige de soupape (max.)	0,1 mm	
(échappement)	0,3 mm	
Diamètre intérieur de guide de soupape	5,000 à 5,012 mm	
Marge de soupape (admission)	(min.)	1,1 mm
Angle de siège soupape		45° +30'
Longueur libre de ressort de soupape	(min.)	44,73 mm
Tension de ressort de soupape à 32,5 mm (extérieure)		17,23 kg (37,98 lb)
ARBRE À CAMES ET CULASSE		
Hauteur de bossage de came (min.) (admission)	34,71 mm	
(échappement)	34,48 mm	
Diamètre intérieur de support de tourillon d'arbre à cames	(droit/centre)	22,01 à 22,04 mm
(gauche)		17,51 à 17,54 mm
Diamètre extérieur de tourillon d'arbre à cames	(gauche)	17,466 à 17,480 mm
(droit et centre)		21,966 à 21,980 mm
Déviation d'arbre à cames	(max.)	0,03 mm
Distorsion de culasse/couvercle	(max.)	0,05 mm
CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS		
Jeu de jupe de piston/cylindre		0,025 à 0,055 mm
Diamètre de piston à 8 mm de l'extrémité de jupe		88,96 à 88,98 mm
Alésage de cylindre		89,005 à 89,015 mm
Jeu d'extrémité libre de segment de piston (min.)	(1er)	8,0 mm
	(2e)	8,3 mm
Alésage x course		89,0 x 71,2 mm
Aplomb du cylindre	(max.)	0,01 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston – installé (min.)		0,38 mm
Jeu de segment de piston/gorge (max.)	(1er/2e)	0,06 mm
Largeur de gorge de segment de piston (1er)		1,01 à 1,03 mm
(2e)		1,21 à 1,23 mm
(huile)		2,01 à 2,03 mm
Épaisseur de segment de piston (1er)		0,97 à 0,99 mm
(2e)		1,17 à 1,19 mm
Alésage d'axe de piston	(max.)	20,008 mm
Axe de piston	(min.)	19,994 mm
VILEBREQUIN		
Bielle (diamètre interne de petite extrémité) (max.)		20,021 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)		0,7 mm
Bielle (déviation de la petite extrémité) (max.)		3,0 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids)		60,8 à 60,9 mm
Déviation de vilebrequin	(max.)	0,03 mm

Les spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

Spécifications (550/700)

SOUPAPES ET GUIDES		
Diamètre de collet de soupape (admission)	(échappement)	31,6 mm 27,9 mm
Jeu soupape/poussoir (moteur froid) (max.)	(admission)	0,1016 mm
(échappement)		0,1524 mm
Jeu de guide/tige de soupape (max.)		0,013 mm
Diamètre intérieur de guide de soupape		5,000-5,012 mm
Épaisseur de tête de soupape (min.)		2,3 mm
Angle de siège de soupape		45° +15'/30'
Longueur libre de ressort de soupape (min.)		38,7 mm
Tension de ressort de soupape à 31,5 mm		19,0 kg (42 lb)
ARBRE À CAMES ET CULASSE		
Hauteur de bossage de came (min.)		33,53 mm
Diamètre intérieur de support de tourillon d'arbre à cames	(droit/centre)	21,98-22,04 mm
(gauche)		17,48-17,53 mm
Diamètre extérieur de tourillon d'arbre à cames	(droit/centre)	21,96-21,98 mm
(gauche)		17,48-17,53 mm
Déviation d'arbre à cames (max.)		0,05 mm
Distorsion de cylindre/culasse (max.)		0,05 mm
CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS		
Jeu de jupe de piston/cylindre (max.)		0,025-0,075 mm
Alésage de cylindre		91,995-92,005 mm (550) 101,992-102,008 mm (700)
Diamètre de piston à 15 mm de l'extrémité de la jupe		91,940-92,975 mm (550) 101,940-101,985 mm (700)
Jeu de l'extrémité libre de segment de piston (1er/2e)		12,5 mm
Alésage x course		92 x 82 mm (550) 102 x 85 mm (700)
Aplomb du cylindre (max.)		0,02 mm
Jeu d'extrémité de segment de piston – installé (min.)		0,38 mm
Jeu de segment de piston et gorge (max.) (1er/2e)		0,035 mm
Largeur de gorge de segment de piston (1er/2e)		0,035 mm
Épaisseur de segment de piston (1er/2e)		1,970-1,990 mm
Alésage d'axe de piston (max.)		20,012 mm
Diamètre extérieur d'axe de piston (min.)		22,99 mm 19,995 mm
VILEBREQUIN		
Bielle (diamètre intérieur de la petite extrémité) (max.)		23,021 mm
Bielle (tête d'un côté à l'autre)		0,6 mm
Bielle (déviation de la petite extrémité) (max.)		0,3 mm
Vilebrequin (contrepoids à contrepoids) (max.)		71 mm
Déviation de vilebrequin (max.)		0,03 mm

Les spécifications peuvent être modifiées sans préavis.

Dépannage

Problème: Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement (compression trop faible).	
Situation	Remède
1. Essence mal - contaminée 2. Jeu de soupape hors d'ajustement 3. Guides de soupape usés 4. Soupape timing incorrect 5. Segments de piston excessivement usés 6. Alésage de cylindre usé 7. Démarreur tourne trop lentement ou pas du tout	1. Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre 2. Ajustez le jeu. 3. Réparez ou remplacez les guides. 4. Remplacez la chaîne à camées/pignons et réglez le moteur. 5. Remplacez les segments. 6. Remplacez le cylindre. 7. Consultez la section 5 - Dépannage.
Problème: Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement (pas d'étincelle).	
Situation	Remède
1. Bougie d'allumage encrassée 2. Bougie d'allumage mouillée 3. Magnéto défectueuse 4. MCE défectueuse 5. Bobine d'allumage défectueuse 6. Fil haute tension ouvert ou court-circuité	1. Nettoyez ou remplacez la bougie d'allumage. 2. Nettoyez ou séchez la bougie d'allumage. 3. Remplacez la stator. 4. Remplacez la MCE. 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 injecteur de carburant).	
Situation	Remède
1. Tuyau d'aération du réservoir d'essence obstrué 2. Tuyau de carburant obstrué 3. Tamis à carburant obstrués 4. Pompe de carburant défectueuse	1. Nettoyez le tuyau d'aération. 2. Nettoyez ou remplacez le tuyau. 3. Nettoyez ou remplacez le tamis d'admission ou le tamis de soufflage. 4. Remplacez la pompe de carburant.
Problème: Le moteur cale facilement.	
Situation	Remède
1. Essence mal - contaminée 2. Bougie d'allumage encrassée 3. Magnéto défectueuse 4. MCE défectueuse 5. Injecteur de carburant obstrués 6. Jeu de soupape hors d'ajustement	1. Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre 2. Nettoyez la bougie d'allumage. 3. Remplacez la magnéto. 4. Remplacez la MCE. 5. Remplacez l'injecteur de carburant. 6. 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 camées usé 5. Poussoirs de soupape usés	1. Ajustez le jeu. 2. Remplacez le(s) ressort(s). 3. Remplacez le culbuteur ou l'arbre. 4. Remplacez l'arbre à camées. 5. Remplacez les poussoirs.
Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir du piston).	
Situation	Remède
1. Piston ou cylindre usé 2. Accumulation de carbone dans la chambre de combustion 3. Axe de piston ou alésage d'axe de piston usé 4. Segments de piston ou gorges de piston usés	1. Remplacez ou révisez le piston ou le cylindre. 2. Nettoyez la culasse et la piston. 3. Remplacez ou révisez la goupille ou l'alésage. 4. Remplacez les segments ou le piston.
Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir de la chaîne de distribution).	
Situation	Remède
1. Chaîne étirée 2. Pignons usés 3. Mauvais fonctionnement du régulateur de tension	1. Remplacez la chaîne. 2. Remplacez les pignons. 3. Réparez ou remplacez le régulateur.
Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir du vilebrequin).	
Situation	Remède
1. Roulement principal usé ou brûlé 2. Roulement d'extrémité de tige inférieure usé ou brûlé 3. Jeu latéral de bielle excessif	1. Remplacez le roulement. 2. Remplacez l'ensemble de vilebrequin. 3. Remplacez l'ensemble de vilebrequin.
Problème: Le moteur est bruyant (le bruit semble provenir de la transmission).	
Situation	Remède
1. Engrenages usés 2. Cannelures usées 3. Engrenages primaires usés 4. Roulements usés 5. Bague usée	1. Remplacez les engrenages. 2. Remplacez l'arbre ou les arbres. 3. Remplacez les engrenages. 4. Remplacez les roulements. 5. Remplacez la bague.

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

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Engrenages coniques d'entraînement ou menés endommagés ou usés Jeu d'engrènement incorrect Contact des dents incorrect Roulement endommagé Engrenages usés Cannelures usées 	<ol style="list-style-type: none"> Remplacez les engrenages. Ajustez le jeu d'engrènement. Ajustez le contact des dents. Remplacez le roulement. Remplacez les engrenages. Remplacez l'arbre ou les arbres.

Problème: Le moteur fonctionne mal au ralenti.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Essence mal - contaminée Jeu de soupape incorrect Soupapes mal assujetties Guides de soupape défectueux Culbuteurs ou arbre de culbuteur usés Magnéto défectueuse MCE défectueuse Bougie d'allumage encrassée ou écartement incorrect Bobine d'allumage défectueuse Injecteur de carburant obstrué 	<ol style="list-style-type: none"> Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre Ajustez le jeu. Remplacez ou révisez les sièges ou les soupapes. Remplacez les guides. Remplacez les culbuteurs ou les arbres. Remplacez la bobine de stator. Remplacez la MCE. Ajustez l'écartement ou remplacez la bougie d'allumage. Remplacez la bobine d'allumage. Remplacez l'injecteur de carburant.

Problème: Le moteur fonctionne mal à haute vitesse.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Essence mal - contaminée Tr/min élevé malgré le limiteur de tr/min Ressorts de soupape faibles Guides de soupape incorrect Cames – culbuteurs – pousoirs usés Écartement d'électrodes incorrect Bobine d'allumage défectueuse Pompe de carburant défectueuse Filtre à air obstrué Tuyau de carburant obstrué 	<ol style="list-style-type: none"> Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre Passez à une vitesse supérieure – ralentissez. Remplacez les ressorts. Calagez les soupapes. Remplacez les cames, les culbuteurs ou les pousoirs. Ajustez l'écartement. Remplacez l'huile d'allumage. Remplacez la pompe de carburant. Nettoyez le filtre à air. Nettoyez ou remplacez le tuyau.

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

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Essence mal - contaminée Huile de moteur trop plein ou contaminée Segments de piston ou cylindre usés Guides de soupape usés Paroi de cylindre rayée Tiges de soupape usées Joints d'étanchéité de tiges défectueux 	<ol style="list-style-type: none"> Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre Vidangez le trop-plein d'huile ou changez l'huile. Remplacez ou révisez les segments ou le cylindre. Remplacez les guides. Remplacez ou révisez le cylindre. Remplacez les soupapes. Remplacez les joints d'étanchéité de tiges.

Problème: Le moteur manque de puissance.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Essence mal - contaminée Jeu de soupape incorrect Ressorts de soupape faibles Guides de soupape incorrect Segment(s) de piston ou cylindre usés Soupapes mal assujetties Bougie d'allumage encrassée Culbuteurs ou arbres usés Écartement d'électrodes incorrect Injecteur de carburant obstrués Chaîne à cames usée Filtre à air obstrué Huile de moteur trop plein ou contaminée Fuite d'air dans la tubulure d'admission 	<ol style="list-style-type: none"> Vidangez l'essence - remplacez avec l'essence propre Ajustez le jeu. Remplacez les ressorts. Récalagez l'engrenage de soupape. Remplacez ou révisez les segments ou le cylindre. Réparez les sièges. Nettoyez ou remplacez la bougie d'allumage. Remplacez les culbuteurs ou les arbres. Ajustez l'écartement ou remplacez la bougie d'allumage. Remplacez l'injecteur. Remplacez la chaîne à cames. Nettoyez le filtre à air. Vidangez le trop-plein d'huile ou changez l'huile. Resserrez ou remplacez la tubulure d'admission.

Problème: Le moteur surchauffe.

Situation	Remède
<ol style="list-style-type: none"> Accumulation excessive de carbone dans la calotte de piston Manque d'huile Octane faible ou essence de mauvaise qualité Pompe à huile défectueuse Circuit d'huile obstrué Tuyaux ou bouchon de radiateur endommagés ou obstrués Fuite d'air dans la tubulure d'admission Niveau de liquide de refroidissement bas Ventilateur qui fonctionne mal Contacteur de ventilateur qui fonctionne mal Thermostat coincé ou fermé 	<ol style="list-style-type: none"> Nettoyez le piston. Ajoutez de l'huile. Vidangez et changez l'essence. Remplacez la pompe. Nettoyez le circuit. Dégagez l'obstruction ou remplacez les tuyaux. Resserrez ou remplacez la tubulure d'admission. Remplissez puis examinez le système afin de repérer les fuites. Vérifiez le fusible du ventilateur ou remplacez le ventilateur. Remplacez le contacteur du ventilateur. Remplacez le thermostat.

Retrait du moteur/de la transmission

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

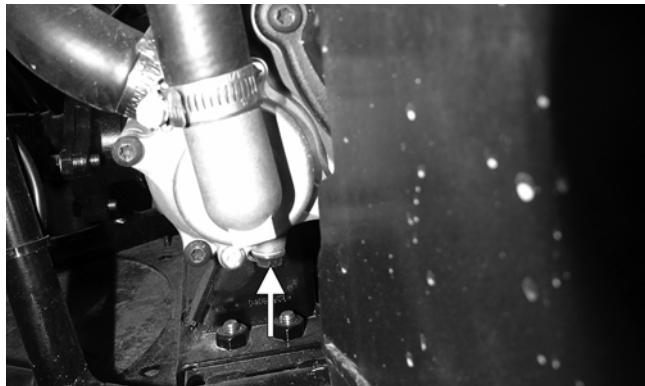
☞ À CE STADE

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

☞ À CE STADE

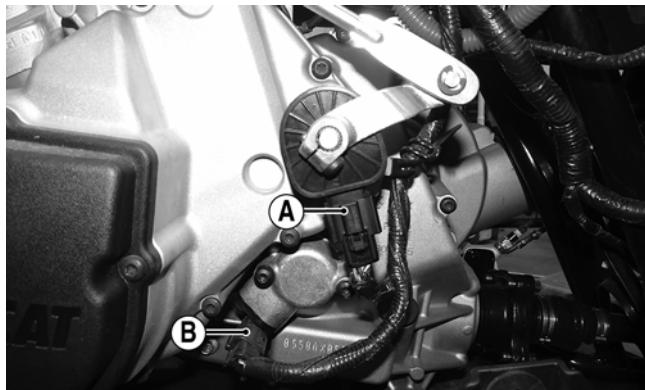
Si l'objectif du technicien est de réviser/remplacer les joints d'huile du couvercle du magnéto ou le filtre à tamis d'huile (situé au-dessous du bloc moteur/transmission), alors il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis.

1. Retirez le siège; puis de branchez la batterie (câble positif en premier).
2. Retirez le couvercle de moteur gauche et les deux panneaux latérale; puis vidangez ensuite le liquide de refroidissement dans un contenant approprié.



XR151A

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

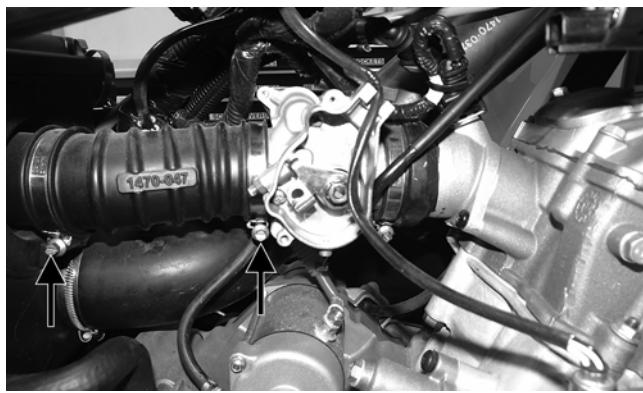


XR119B

4. Vidangez l'huile du moteur dans un béc appropié.

5. Retirez la panneau carrosserie avant; puis retirez chaque repose-pied.

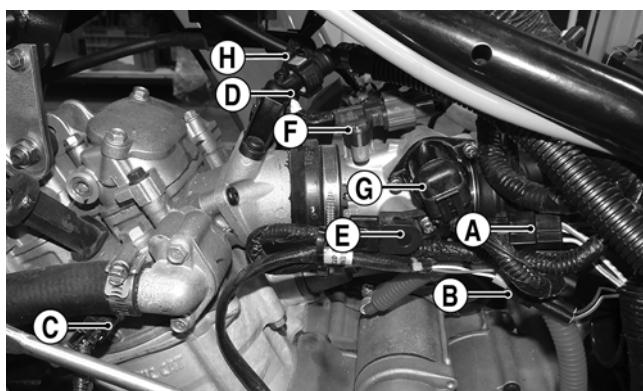
6. Retirez le tuyau d'admission d'air du logement de filtre à air et corps d'accélérateur.



XR137B

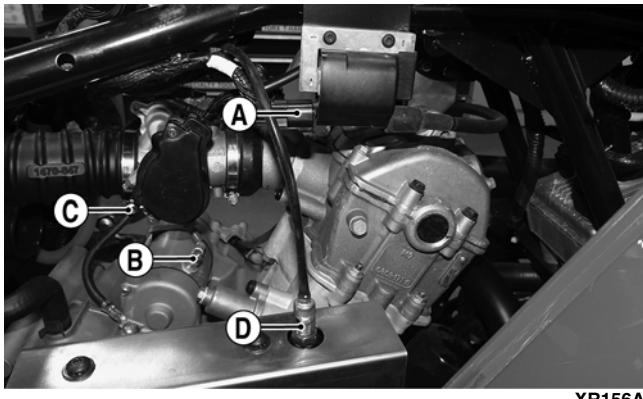
7. Retirez les conduits d'admission et d'évacuation d'air du logement de la transmission CVT.
8. Desserrez les colliers qui fixent le tuyère d'admission d'air et retirez de tuyère; puis retirez le capuchon de bougie de la bougie.
9. Déconnectez le tuyau de reniflard de carter moteur du logement du filtre à air et retirer l'ensemble du filtre à air.
10. Du côté gauche, débranchez les items suivants:

- A. Raccord de stator
- B. Raccord du capteur de position du vilebrequin
- C. Raccord du capteur de température du réfrigérant
- D. Tuyau de carburant
- E. Raccord TPS
- F. Raccord de capteur MAP/IAT
- G. Raccord d'ISC
- H. Raccord d'injecteur de carburant

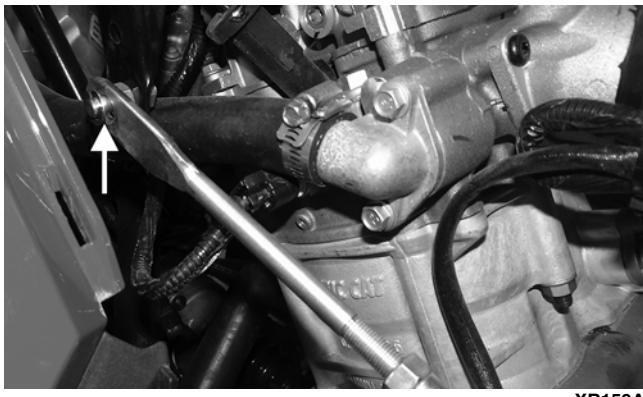


XR158A

11. Du côté droit, débranchez le raccord de la bobine (A) et le capteur O2 (D); puis débranchez le câble positif (B) du moteur de démarreur et le câble de masse (C) du moteur de la bride de montage du démarreur.



12. Retirez le collier qui fixe le corps de accélérateur à la bride; puis déplacez le corps d'accélérateur.
13. Déconnectez la tringlerie de changement de marche du levier de changement de marche.

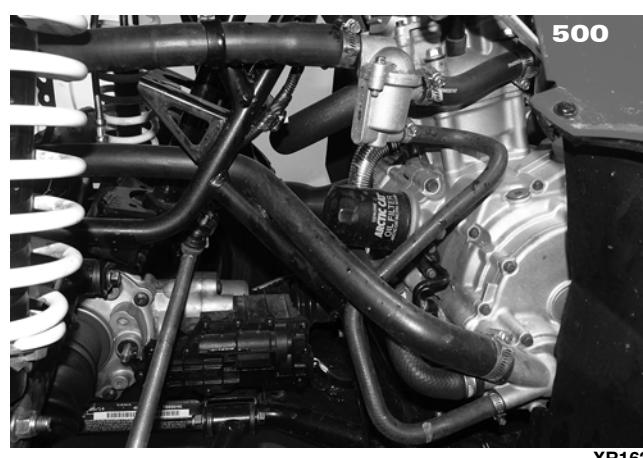
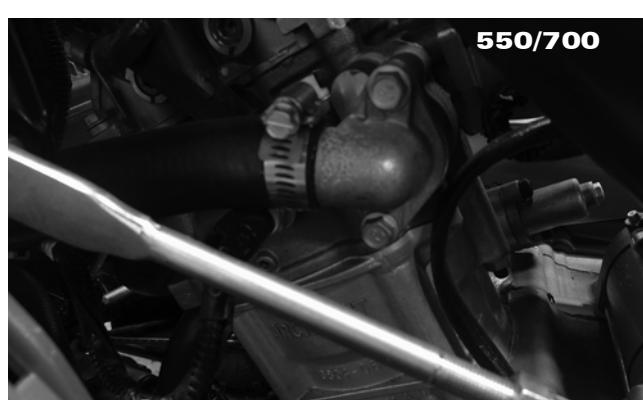


14. Retirez la tasseau d'amortisseur du cote gauche de moteur.



15. Retirez les vis à capuchon qui fixent le tuyau d'échappement au moteur; puis retirez les ressorts qui fixent le silencieux au tuyau d'échappement.
16. Retirez le silencieux et le tuyau d'échappement. Prenez note d'un joint grafoil sur chaque extrémité de tuyau d'échappement. Jetez les joints.

17. Sur le 550/700, retirez le tuyau de refroidissement externe de la pompe à eau; puis retirez le tuyau de réfrigérant du logement de thermostat. Sur le 500, retirez le tuyau de réfrigérant supérieur et inférieur de la pompe à eau; puis retirez le tuyau de réfrigérant de la culasse.



18. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent l'arbre de sortie au carter d'engrenage arrière; puis retirez les quatre vis qui fixent l'arbre d'entrée à la bride du différentiel avant.
19. Supportez le moteur et retirez les deux boulons traversant fixant le bâti-moteur au châssis; retirez le moteur par le côté gauche.

Entretien du moteur (500)

Composants supérieurs	37
Retrait des composants supérieurs.....	37
Révision des composants supérieurs	40
Installation des composants supérieurs	46
Composants du côté gauche	50
Retrait des composants du côté gauche.....	50
Révision des composants du côté gauche.....	52
Installation des composants du côté gauche	55
Composants du côté droit	56
Retrait des composants du côté droit.....	56
Révision des composants du côté droit	60
Installation des composants du côté droit	61
Composants centraux du carter moteur.....	64
Séparation des moitiés du carter moteur	64
Désassemblage d'une moitié du carter moteur	65
Révision des composants centraux du carter moteur	67
Assemblage d'une moitié du carter moteur	72
Raccordement des moitiés du carter moteur	74

Composants supérieurs

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

À CE STADE

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

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

Retrait des composants supérieurs

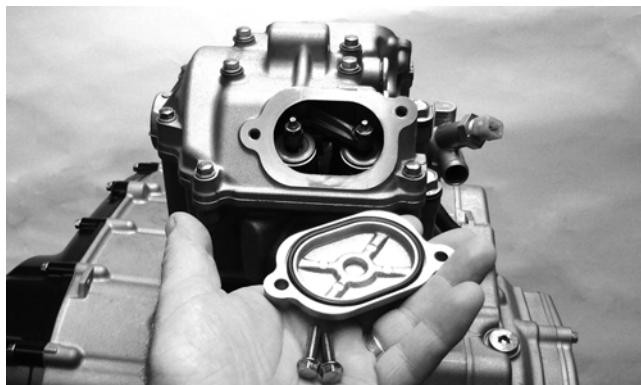
A. Couvercle de culasse/culbuteurs

B. Culasse/arbre à cames

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

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

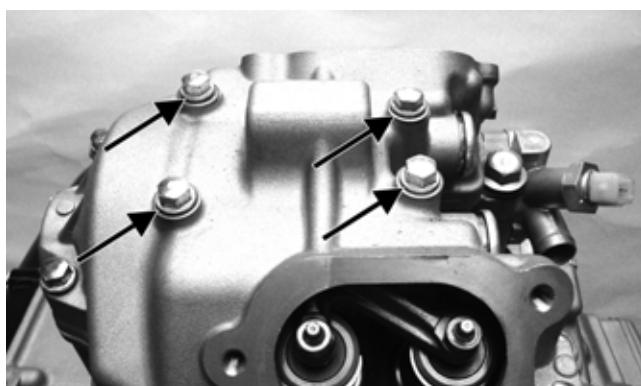
1. Retirez les vis à capuchon qui fixent les deux couvercles de poussoir. Retirez les deux couvercles de poussoir. Prenez note des joints torique.



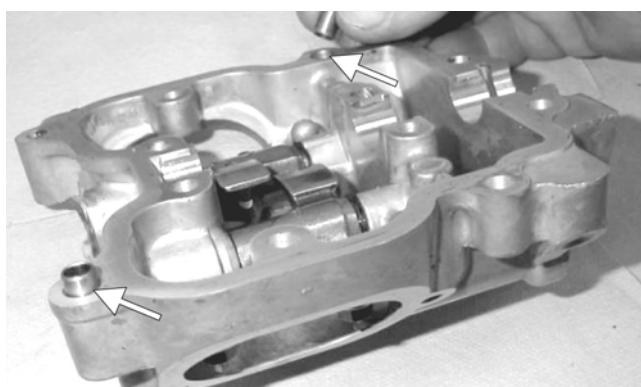
FI603

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

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

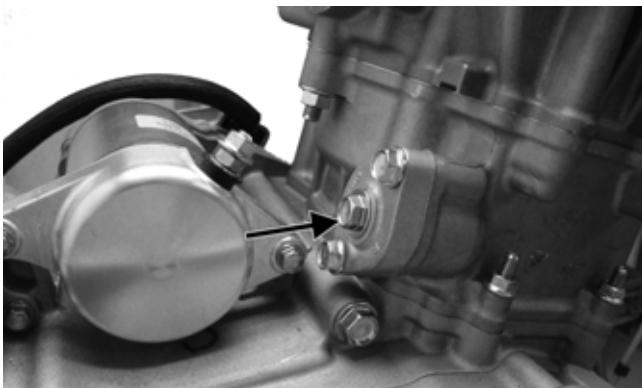


FI606A



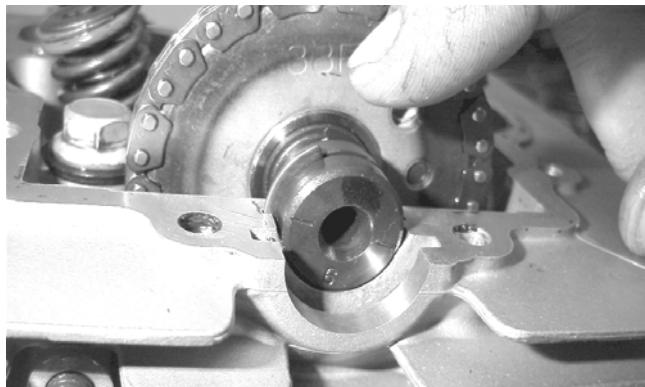
MD1354A

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

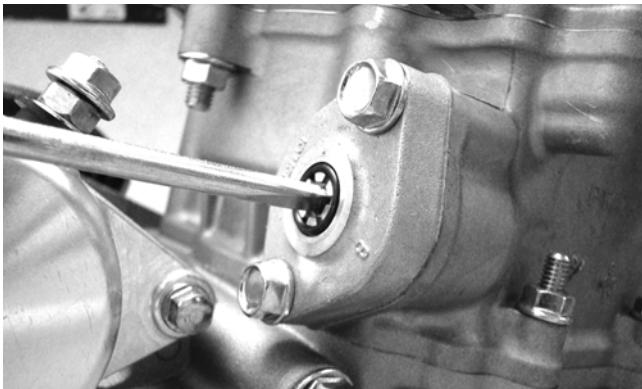


FI607A

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



MD1131



FI608

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



FI612

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



FI613

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



FI620

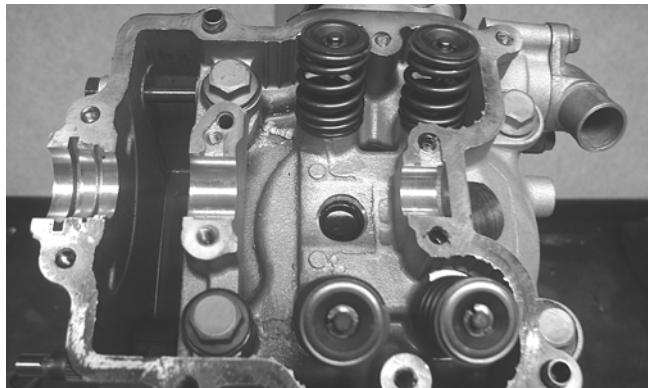


FI617A

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



FI616



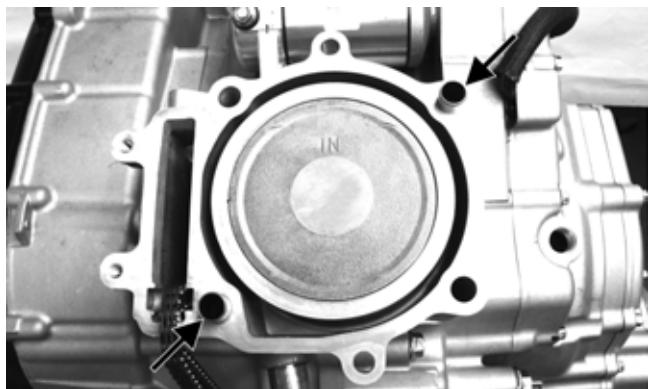
CD211



FI617



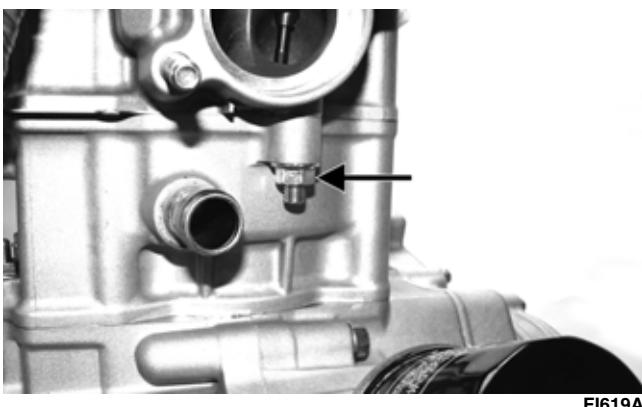
FI618A



FI623A

À CE STADE

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



FI619A

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



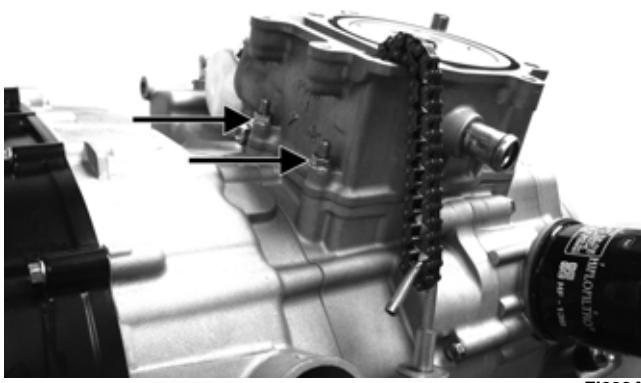
FI621

C. Cylindre

D. Piston

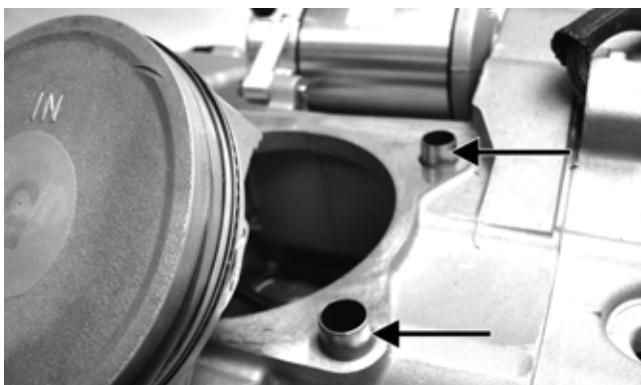
■REMARQUE: Les étapes 1 à 10 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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



FI622A

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



FI624A

À CE STADE

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

ATTENTION

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

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



FI625

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

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



MD1219

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

ATTENTION

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

À CE STADE

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

À CE STADE

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

Révision des composants supérieurs

SOUPAPES

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

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

Nettoyage/inspection du couvercle de culasse

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

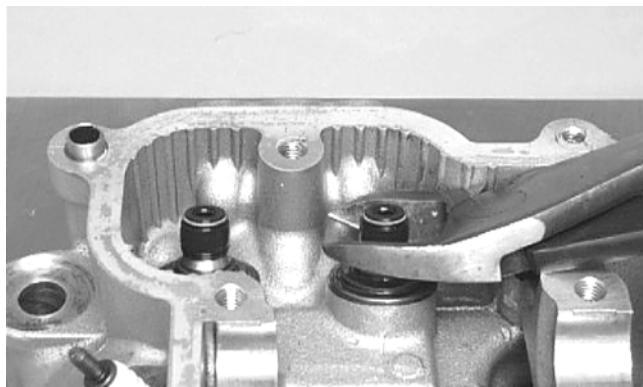
1. Nettoyez le couvercle de culasse dans un solvant nettoyeur de pièces.

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

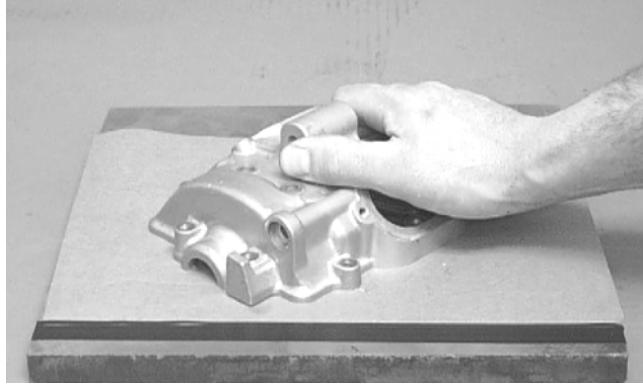
ATTENTION

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

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



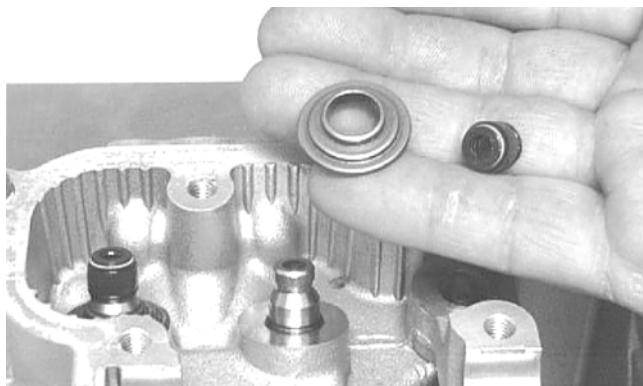
CC134D



CC130D

ATTENTION

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



CC136D

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

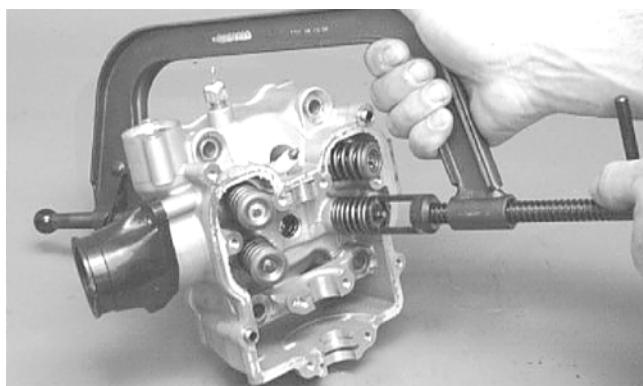
3. Retirez les ressorts de soupape, puis retournez la culasse et retirez les soupapes.

Mesurage du guide de soupape (alésage)

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

Révision des soupape/guides de soupape/sièges de soupape

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



CC132D

ATTENTION

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

Installation des soupapes

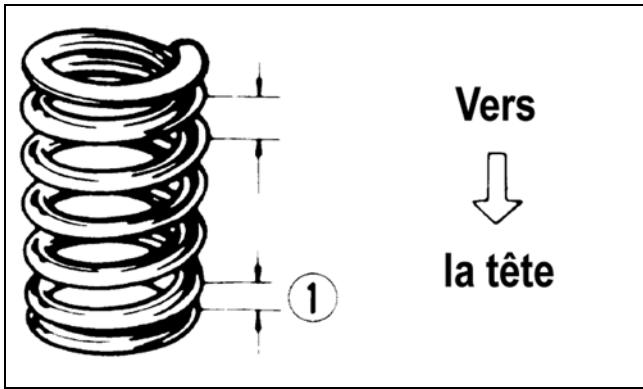
- Appliquez de la graisse sur la surface intérieure des joints d'étanchéité de soupape, puis placez un siège de ressort inférieur et un joint d'étanchéité de guide de soupape sur chaque guide de soupape.



CC144D

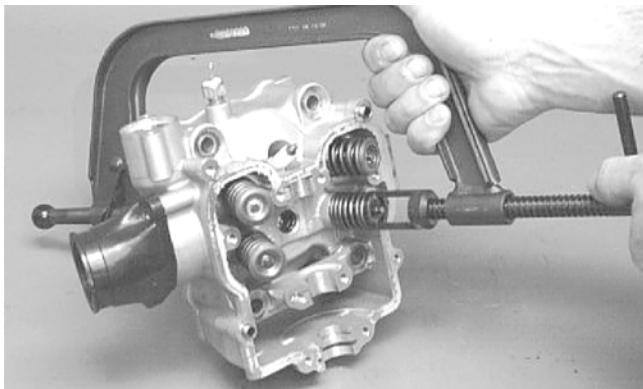
- Installez chaque soupape dans sa position originale.
- Installez les ressorts de soupape, l'extrémité peinte du ressort à l'opposé de la culasse.

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



ATV-1011A

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



CC132D

PISTON

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

Inspection de piston

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

Retrait des segments de piston

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



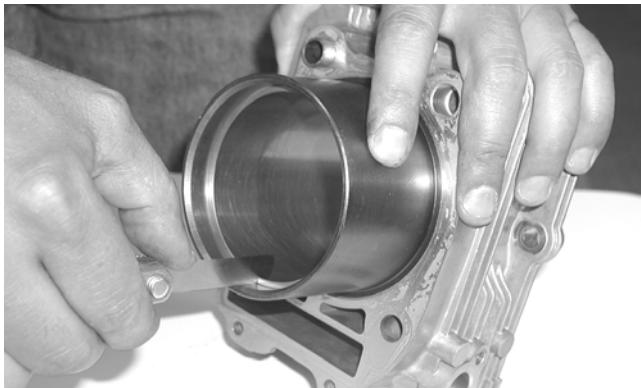
CC400D

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

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

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

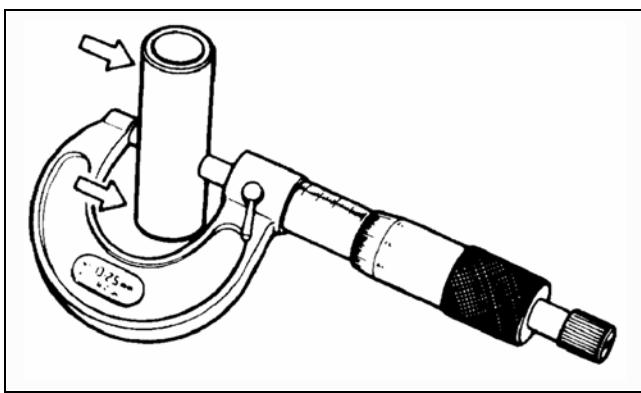
- Placez chaque segment de piston dans la section d'usure du cylindre. Utilisez le piston afin de bien positionner chaque segment dans le cylindre.
- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu en bout. Le jeu en bout acceptable ne doit dépasser les spécifications.



CC995

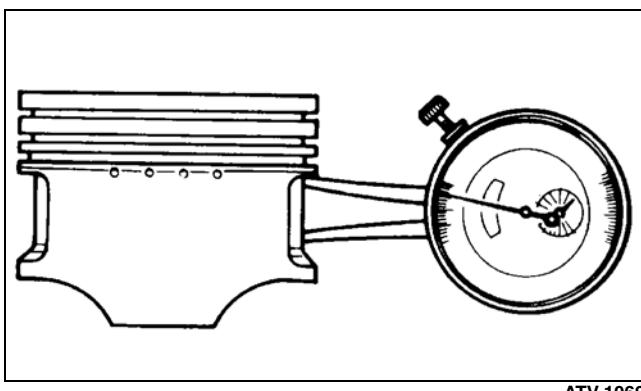
Mesurage de l'axe de piston, l'extrémité petite de la bielle et de l'alésage de l'axe de piston

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



ATV-1070

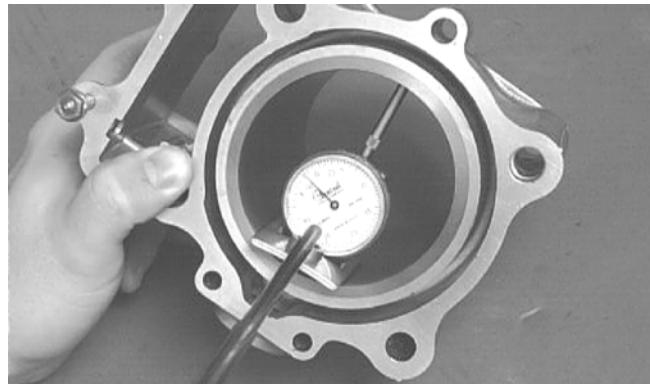
2. Inspectez et mesurez le diamètre interne de petite extrémité de la bielle. Si la mesure dépasse les valeurs spécifiées, la bielle doit être remplacée (voir Composants centraux du carter moteur dans cette section).
3. Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Mesurez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



ATV-1069

Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

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



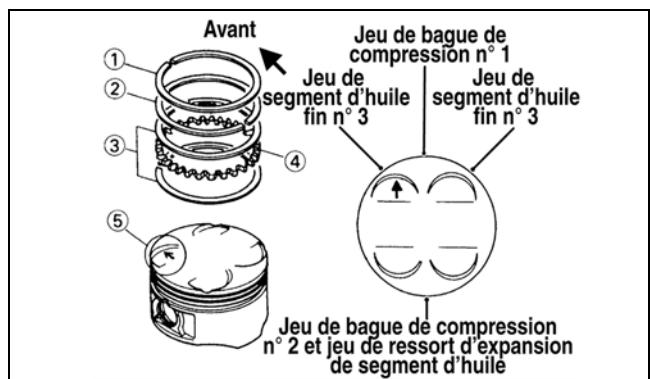
CC127D

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

Installation des segments de piston

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

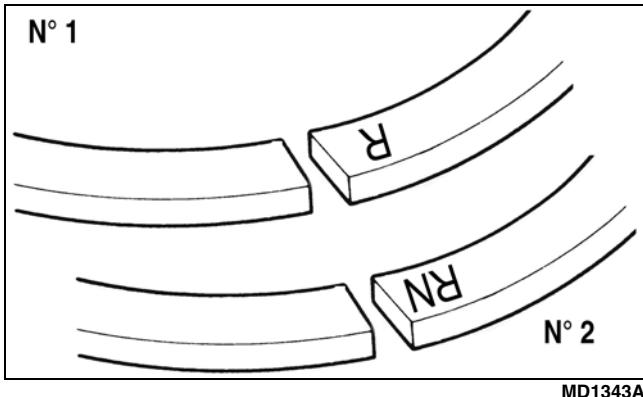
■REMARQUE: Prenez note de la direction du côté échappement du piston (5) pour bien orienter l'ouverture des segments.



ATV-1085B

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

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



ATTENTION

Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE/CULASSE

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

Nettoyage/inspection de la culasse

ATTENTION

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

1. À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non-métallique, dégarez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en faisant attention à ne pas ébrécher, érafler ou endommager la chambre de combustion ou la surface d'étanchéité.
2. Inspectez le puits de bougie afin de repérer tout filet endommagé. Réparez les filets endommagés à l'aide d'un filet rapporté.
3. Placez la culasse sur la plaque de surface recouverte de papier de verre abrasif n° 400. Tout en exerçant une légère pression, déplacez la culasse comme si vous 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

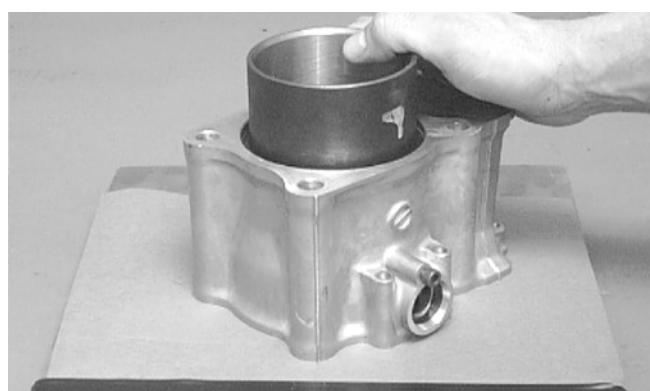
Vous devez utiliser de l'eau ou un solvant nettoyeur de pièces en conjonction avec le papier de verre, sous peine d'endommager la surface d'étanchéité.

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.

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.

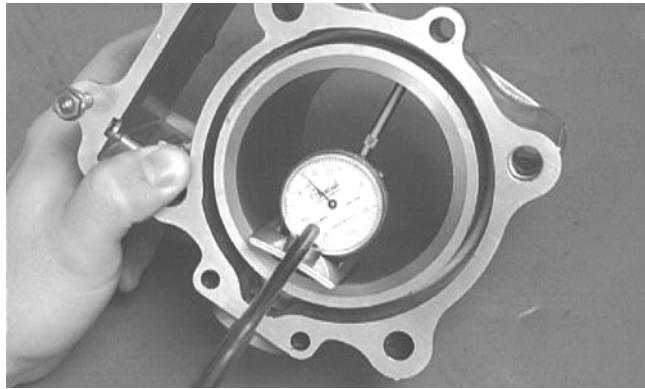


Inspection du guide de chaîne à cames

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.

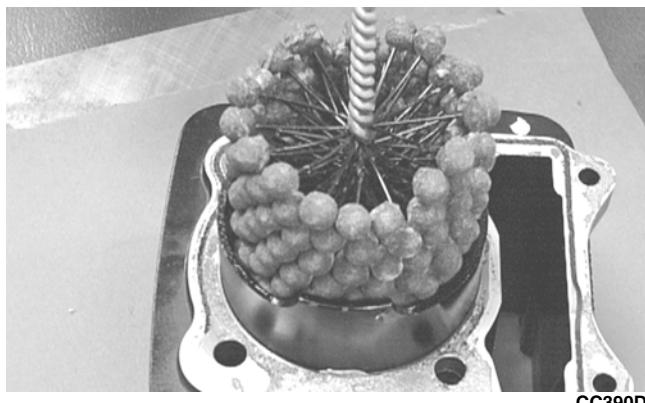
Rectification du cylindre

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.



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

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

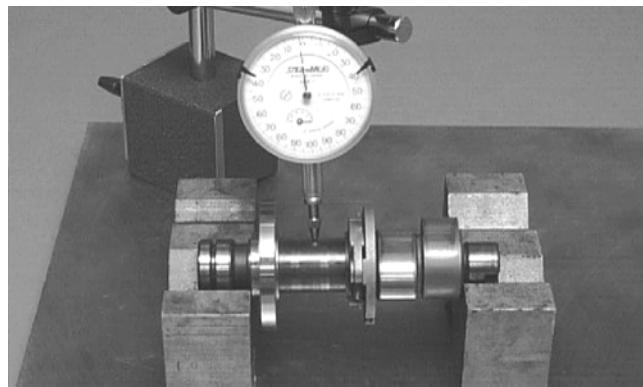


4. Si toute mesure excède la limite, le cylindre doit être remplacé.

Mesurage de la déviation d'arbre à cames

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

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

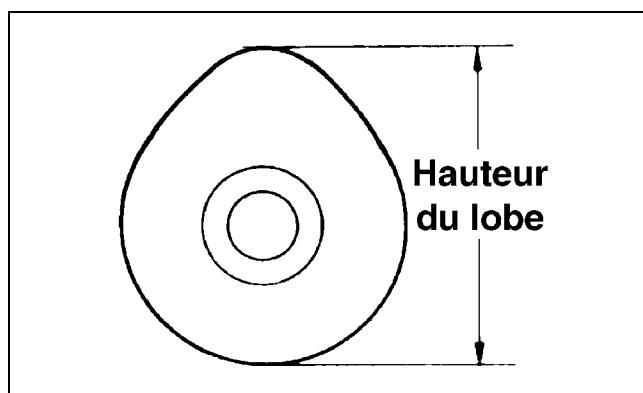


CC283D

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

Mesurage de la hauteur de bossage d'arbre à cames

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



ATV1013A

2. Les hauteurs de bossage de came doit être plus grande que les spécifications minimale.

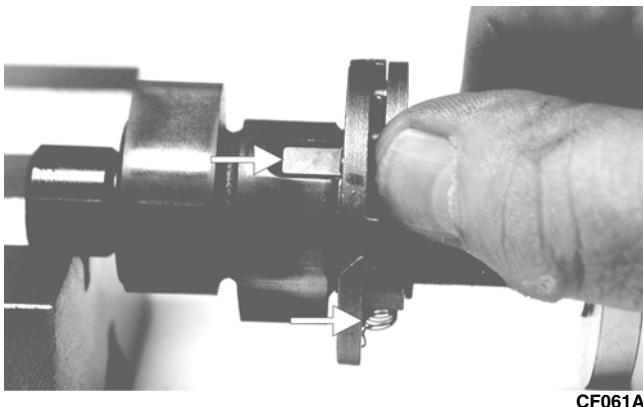
Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

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.

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

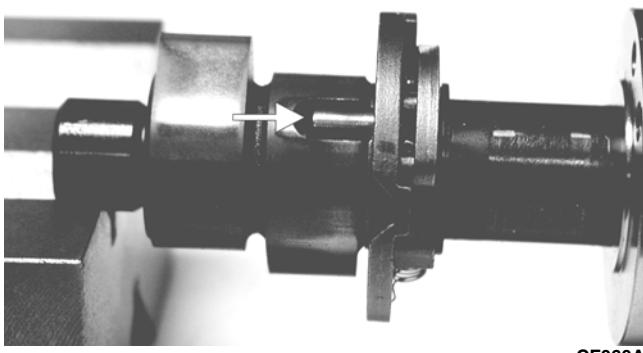
Inspection du ressort/de la goupille d'entraînement de l'arbre à cames

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



CF061A

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



CF060A

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

Installation des composants supérieurs

A. Piston

B. Cylindre

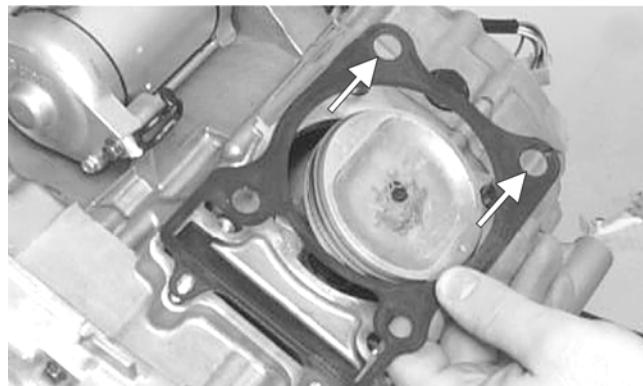
1. Lubrifiez la goupille de piston, la bielle et l'alésage de goupille de piston avec l'huile moteur; puis installez le piston sur la bielle en vous assurant qu'il y ait un circlip de chaque côté.



FI626

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

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

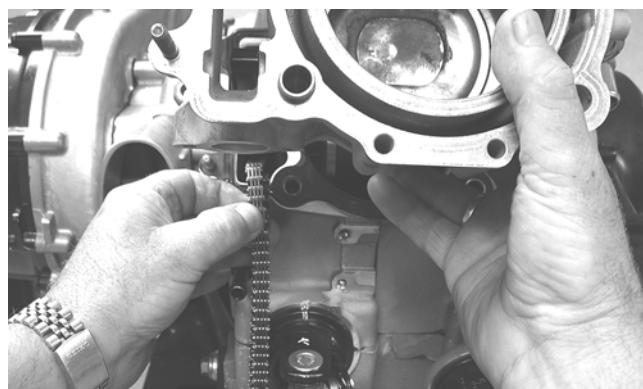


MD1344

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

ATTENTION

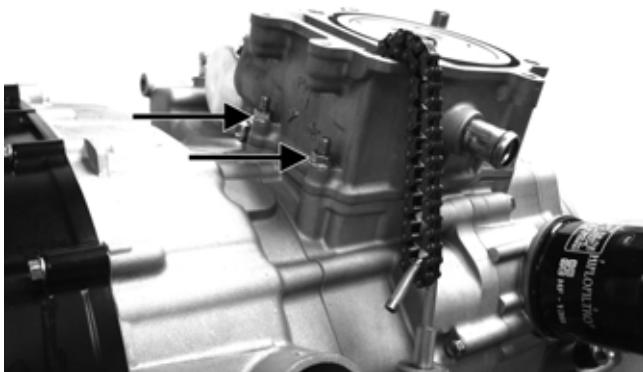
Le cylindre devrait glisser facilement sur le piston. Ne forcez pas le cylindre, sous peine de dommages au piston, aux segments, au cylindre ou au vilebrequin.



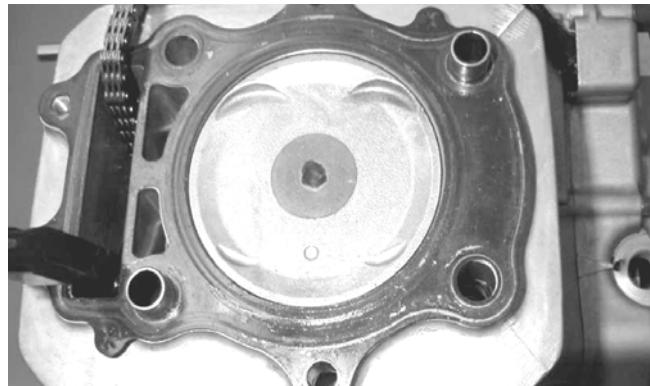
GZ142

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

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



FI622A



MD1347

C. Culasse/arbre à cames

D. Couvercle de culasse/culbuteurs

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

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.



FI621

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

ATTENTION

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

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



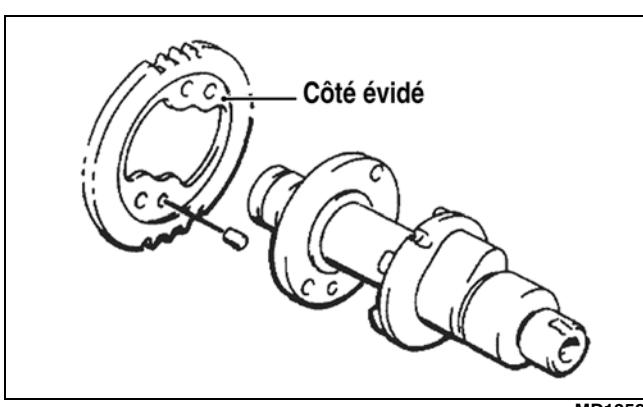
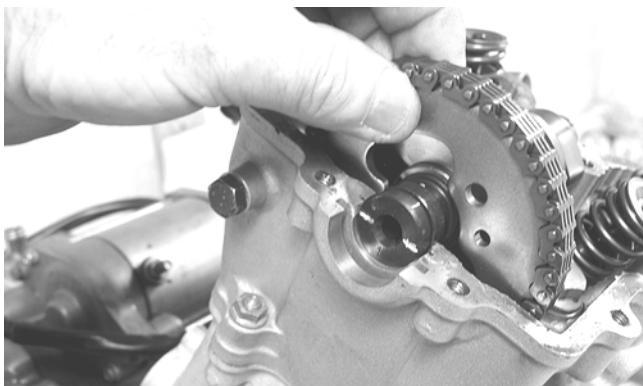
CD383

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



■REMARQUE: Une fois que l'arbre à cames est assis, assurez-vous que sa goupille d'alignement s'aligne avec le plus petit trou du pignon denté.

13. La goupille d'alignement étant installée dans l'arbre à cames, placez le pignon denté à cames (son côté évidé orienté vers les bossages d'arbre à cames) sur l'arbre à cames sans le serrer et positionnez-le avec la chaîne à cames par-dessus le pignon denté.



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



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

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

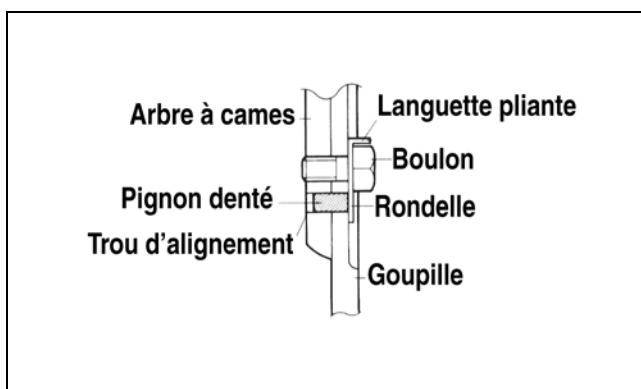
15. Une fois que l'arbre à cames est assis, assurez-vous des conditions suivantes.

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

ATTENTION

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

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

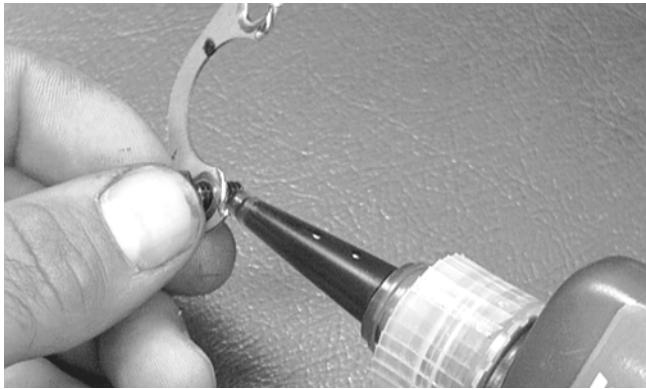


MD1363

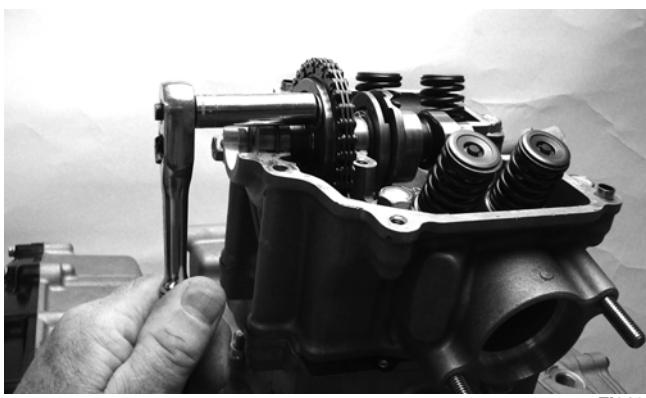
ATTENTION

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

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



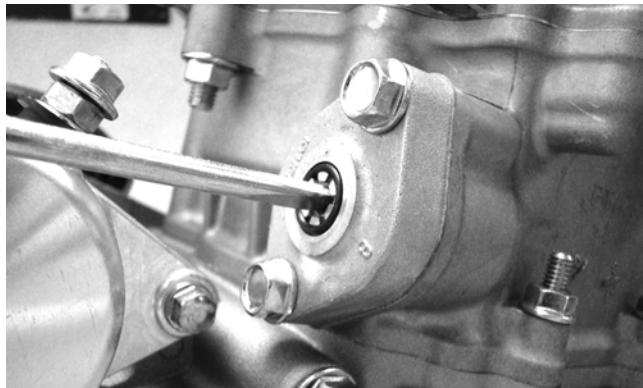
CC404D



FI612

18. Faites pivoter le vilebrequin jusqu'à ce que la seconde vis à capuchon qui fixe le pignon denté à l'arbre à cames puisse être installé; ensuite, installez la vis à capuchon (filets enduits de Loctite rouge n° 271). Serrez-le à 10 lb-pi et ensuite pliez la languette afin de fixer la vis à capuchon.
19. Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que la première vis à capuchon qui attache le pignon denté à l'arbre à cames (de l'étape 17) puisse être positionnée, puis installez la vis à capuchon. Serrez à 10 lb-pi, puis repliez la languette pour sécuriser la vis à capuchon.
20. Installez le bouchon de culasse avec l'extrémité bombée orientée vers l'arbre à cames et l'ouverture orientée vers le bas.
21. Placez le tendeur de chaîne à cames et le joint dans le cylindre. Serrez à 10 lb-pi.

22. En utilisant d'un tournevis à lame plat, faites tourner la vis de tension dans le sens antihoraire pour appliquer tension à la chaîne à cames; puis installez le bouchon de vis à capuchon et la rondelle et serrez bien.



FI608

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

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

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



MD1261

26. Alternativement, en passant d'un côté à l'autre, à partir du centre et en allant vers l'extérieur, serrez les vis à capuchon (de l'étape 25) à 8,5 lb-pi.
27. Ajustez le jeu soupape/poussoir (voyez Mise au point périodique).
28. Positionnez les deux couvercles de poussoir ainsi que leurs joints torique, puis installez et serrez les vis à capuchon à 8,5 lb-pi.



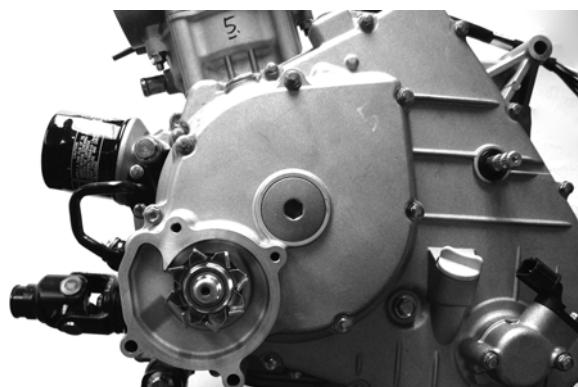
FI602

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

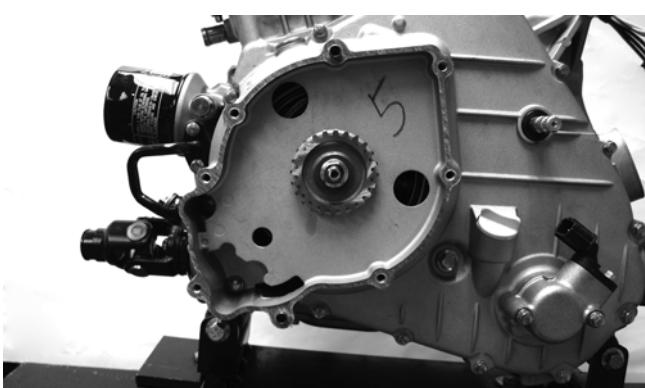


FI538

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



FI539



FI541

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



FI544

Composants du côté gauche

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

À CE STADE

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

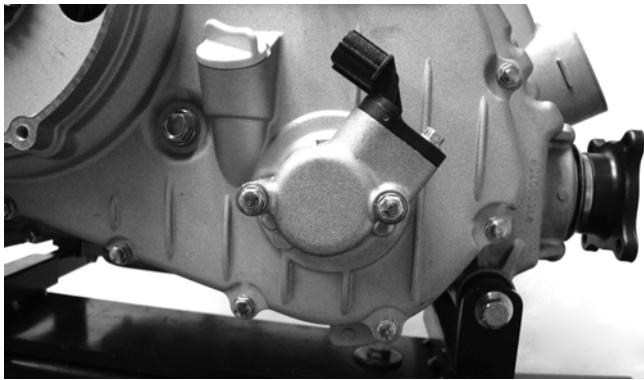
■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer le bloc moteur/transmission du châssis pour cette procédure.

Retrait des composants du côté gauche

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

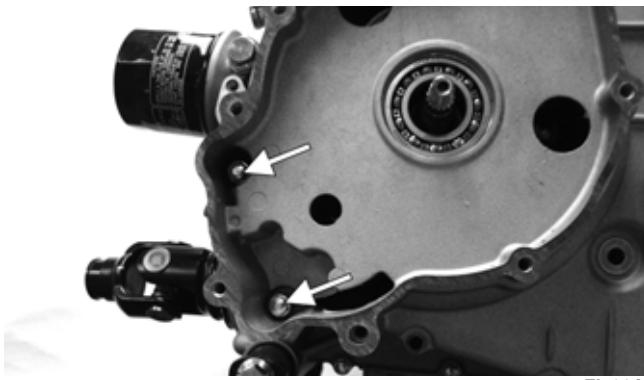
1. Retirez le tuyau de réfrigérant connectant la pompe à eau à la cylindre; puis retirez le couvercle de pompe à eau.

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



FI543

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



FI596A

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

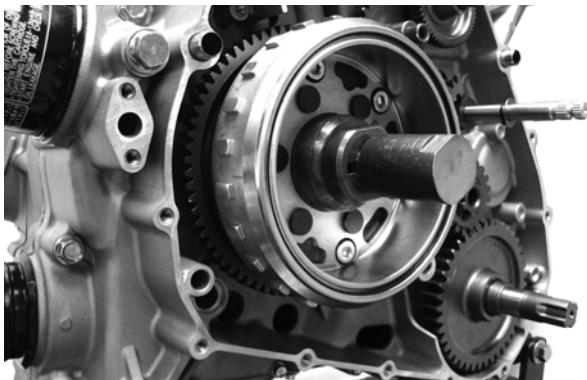
D. Volant/rotoe

E. Engrenage d'embrayage de démarreur

F. Moteur de démarreur

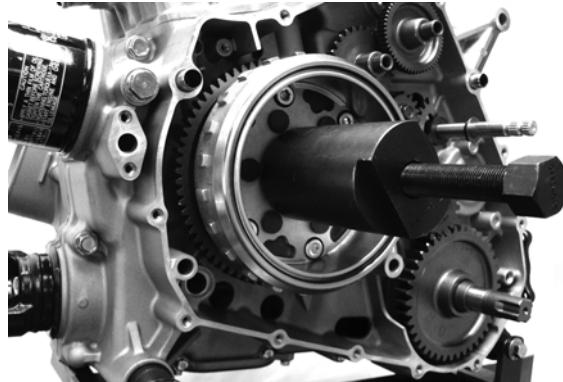
■REMARQUE: Les étapes 1 à 6 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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



FI549

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



FI550

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



FI551A

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



FI555

G. Arbre de marche

H. Engrenage motrice

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

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



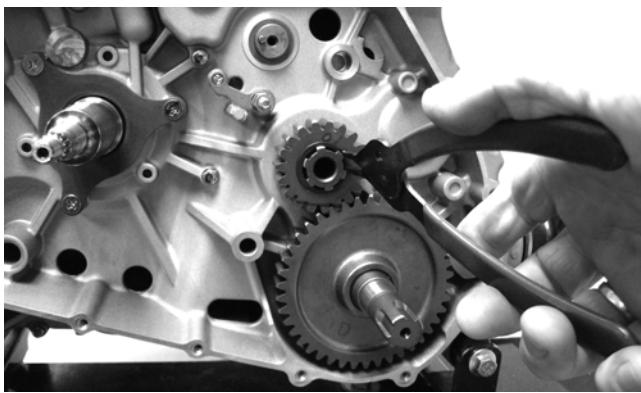
FI559

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

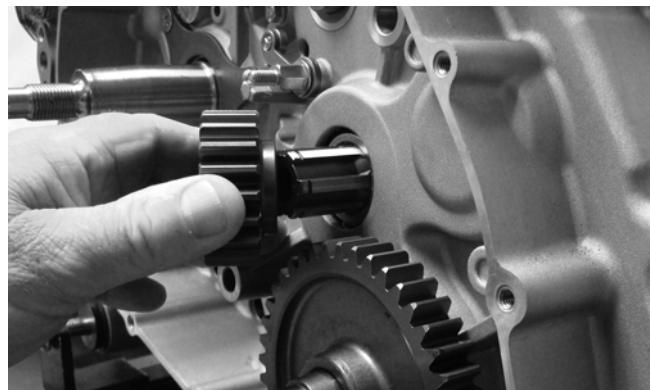


FI560

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



FI564



FI566

Révision des composants du côté gauche

INSPECTION DE L'EMBRAYAGE/ENGRENAGE DU DÉMARREUR

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



FI569

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



FI572

REEMPLACEMENT DE L'ENSEMBLE D'EMBRAYAGE DU DÉMARREUR

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



FI570

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



FI576A



FI578

REPLACEMENT DU ROULEMENT D'ENGRENAGE DU DÉMARREUR

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



FI583

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



FI580

INSPECTION DE L'ASSEMBLAGE DU COUVERCLE DE STATOR/MAGNÉTO

1. Inspectez le stator à la recherche de fils brûlés ou décolorés, de clips de retenue cassés ou manquants ou de vis à capuchon lâches.

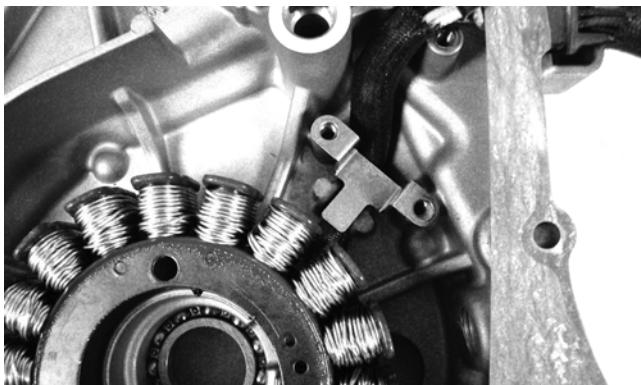
- Inspectez les roulements dans le boîtier de la magnéto en vérifiant la présence de décoloration, de résistance de rotation et le bon réglage des alésages de roulement.
- Inspectez le clapet de surpression d'huile à la recherche de traces de particules métalliques ou de contamination. Ne démontez pas la soupape.



FI588

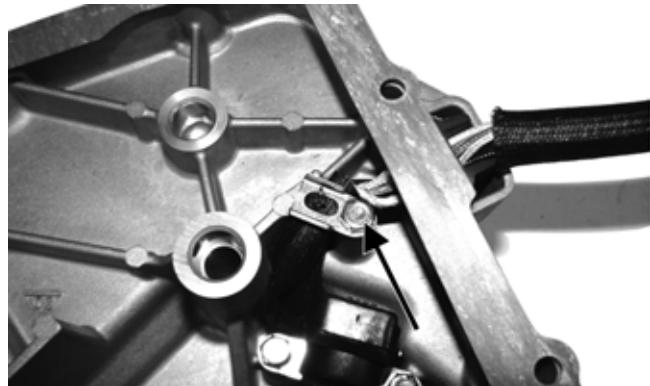
REEMPLACEMENT DE BOBINE DE STATOR/CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN

- Retirez les trois vis à capuchon fixant la bobine du stator, les deux vis à capuchon fixant le capteur de position du vilebrequin et une vis à capuchon se trouvant sur la fixation du faisceau.
- Retirez la bague isolante en caoutchouc du boîtier, retirez ensuite le capteur de position de la bobine du stator/vilebrequin. Prenez note de la position de fixation du faisceau sous le capteur de position du vilebrequin.



FI590

- Installez le nouvel assemblage de bobine de stator et fixez-le à l'aide de trois vis à capuchon. Serrez à 15 lb-pi.
- Mettez en place l'agrafe de retenue du faisceau de fils du stator; installez ensuite le capteur de position du vilebrequin et fixez-le à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez bien.
- Installez l'agrafe de retenue du câble supérieur et fixez-la avec une vis à capuchon. Serrez bien.



FI595A

REEMPLACEMENT DES PALIERS DU COUVERCLE DE LA MAGNÉTO

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



FI593



FI594

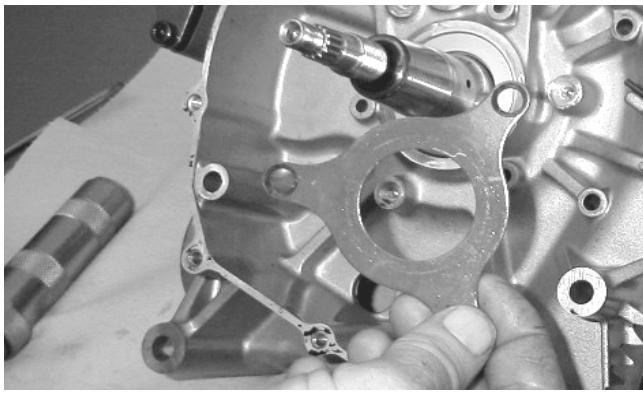
- Nettoyez les alésages de palier dans le boîtier et procédez à une inspection minutieuse à la recherche de fissures ou de surfaces luisantes indiquant un mouvement du palier. Remplacez le boîtier en présence de l'une ou l'autre des conditions précédentes.
- En ajoutant une goutte de Loctite n° 271 rouge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

Installation des composants du côté gauche

A. Pignon/l'embrayage de démarreur

B. Bloc rotor/volant moteur

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



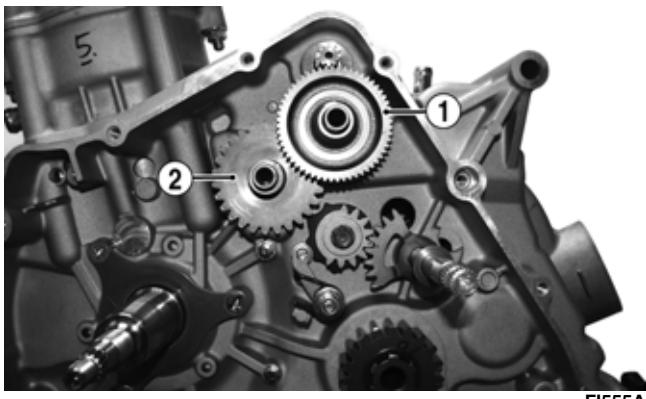
2. Installez le moteur du démarreur et serrez les deux vis à capuchon à 10 lb-pi.
3. Installez la came de détente d'embrayage en vous assurant que la rondelle est installée.



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



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



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



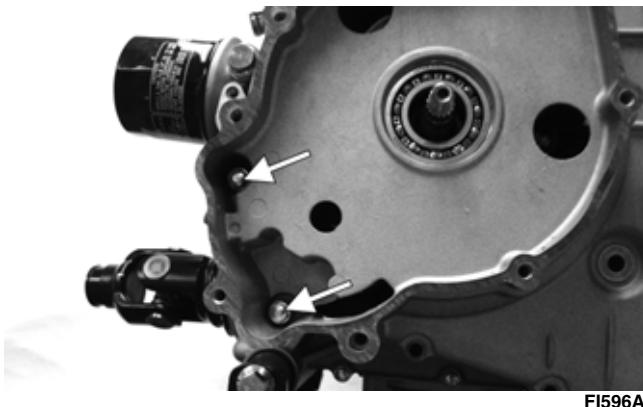
8. Installez le volant/rotoeur et fixez-le avec l'écrou. Serrez à 107 lb-pi.

C. Couvercle de magnéto

D. Pompe à eau

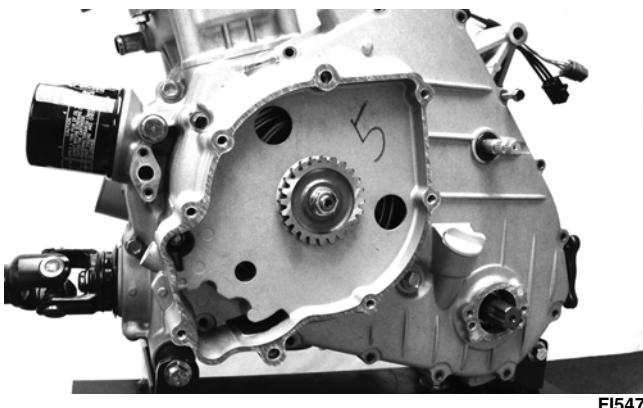
■REMARQUE: Les étapes 1 à 8 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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



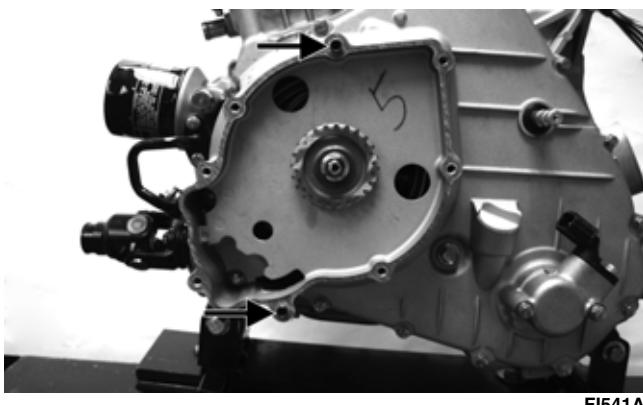
FI596A

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

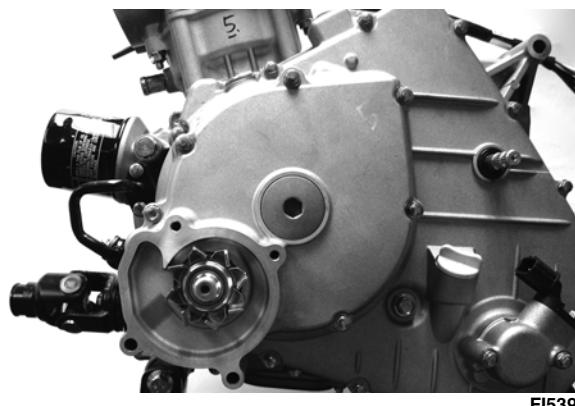


FI547

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



FI541A



FI539

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



FI538

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

Composants du côté droit

☞ À CE STADE

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

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

☞ À CE STADE

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

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

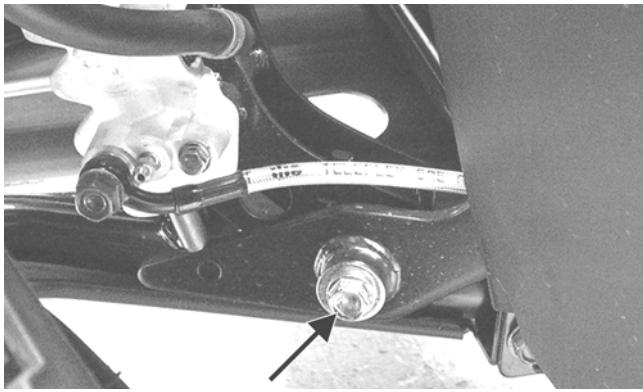
Retrait des composants du côté droit

A. Couvercle de la courroie trapézoïdale

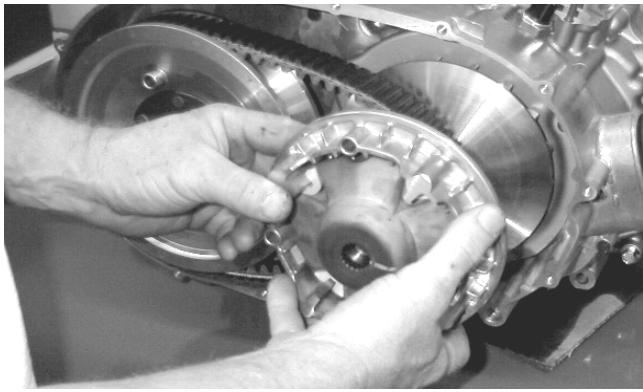
B. Poule menée

C. Couvercle de l'embrayage

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

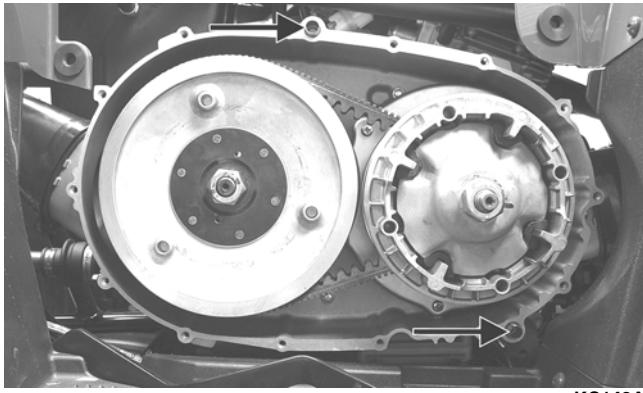


KC149A



MD1035

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

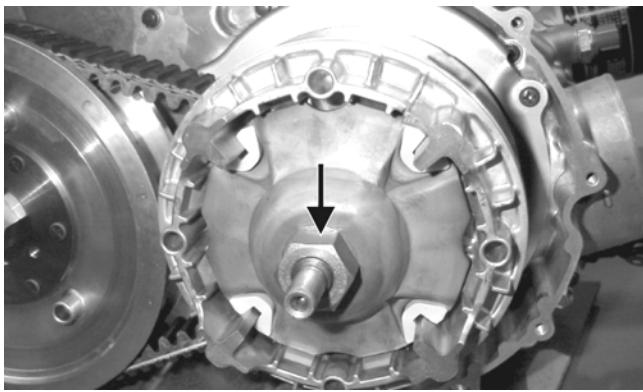


KC142A

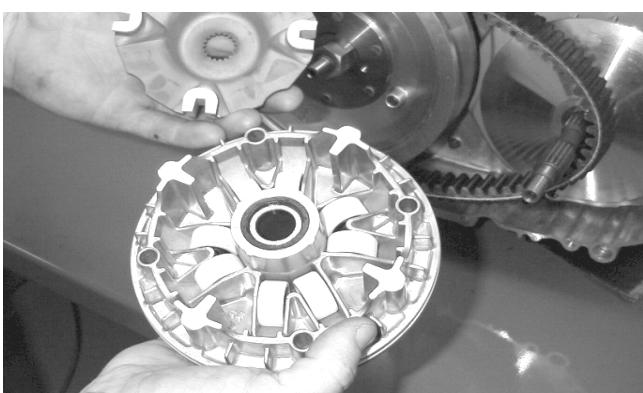


MD1034

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



MD1036



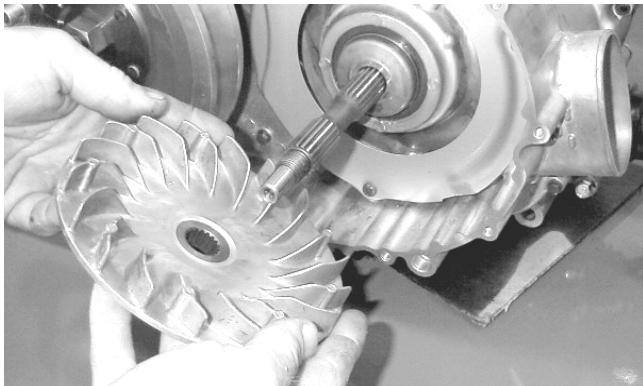
MD1036

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



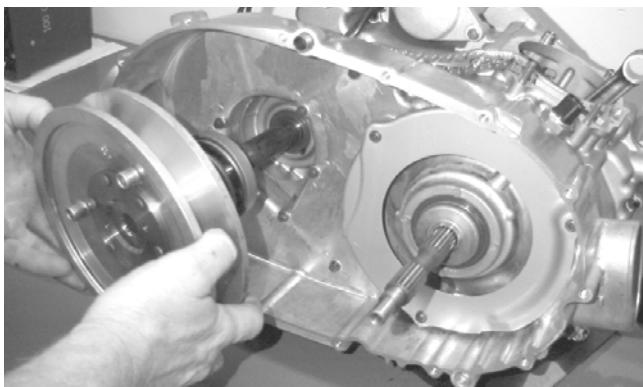
KC132

6. Retirez la plateau d'entraînement fixe.



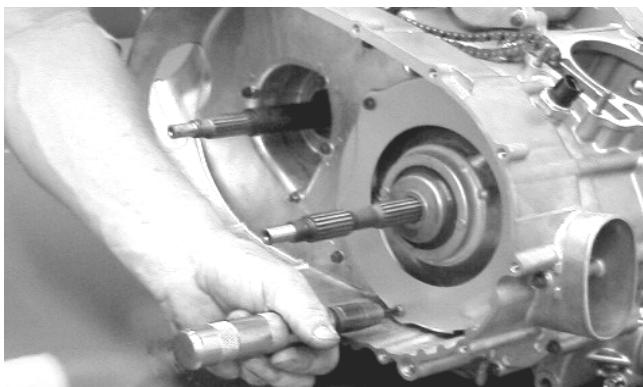
MD1094

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



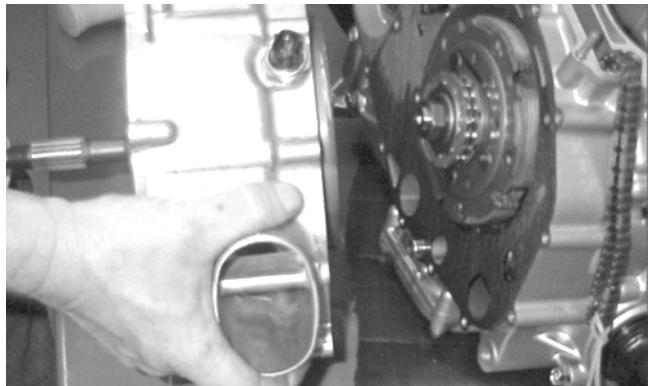
MD1068

8. À l'aide d'un tournevis à frapper, retirez les trois vis à tête cruciformes qui fixent la plaque d'admission d'air. Retirez la plaque d'admission d'air.



MD1092

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

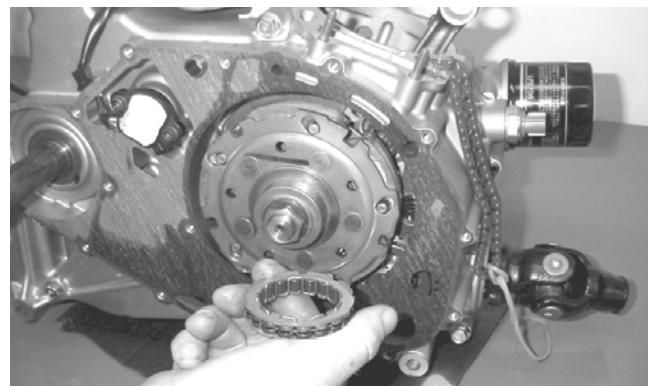


MD1115

D. Embrayage du centrifuge
E. Engrenage d'entraînement de la pompe à huile
F. Engrenage mené de la pompe à huile

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

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

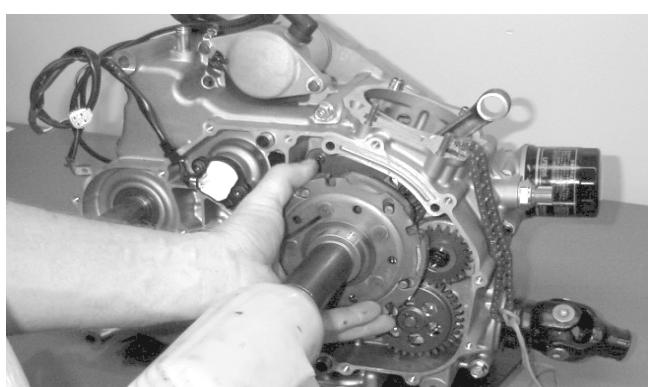


MD1286

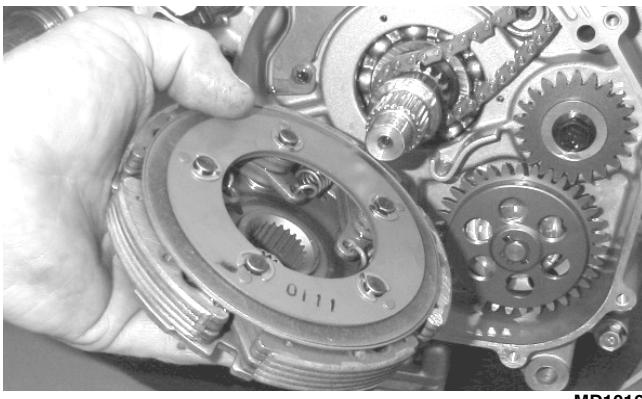
12. Retirez l'écrou à filetage à gauche qui fixe l'embrayage du centrifuge.

ATTENTION

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



MD1014



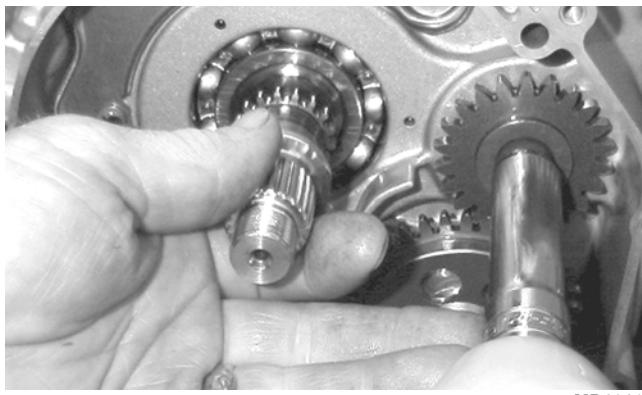
MD1016

13. Retirez la chaîne à cames.



FI630

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



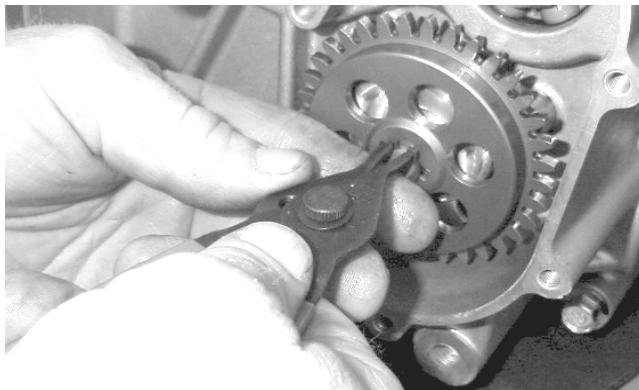
MD1018

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



MD1017

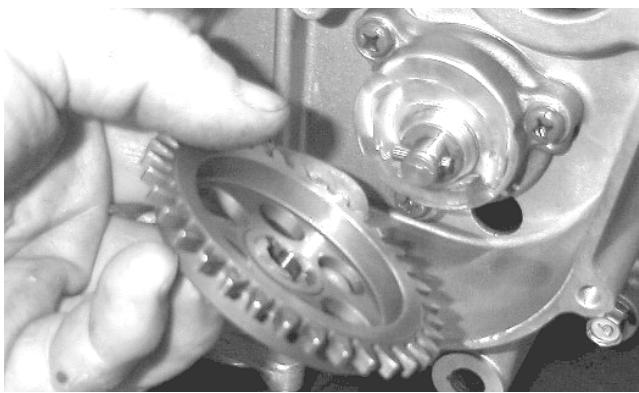
16. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à huile.



MD1019

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

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



MD1020

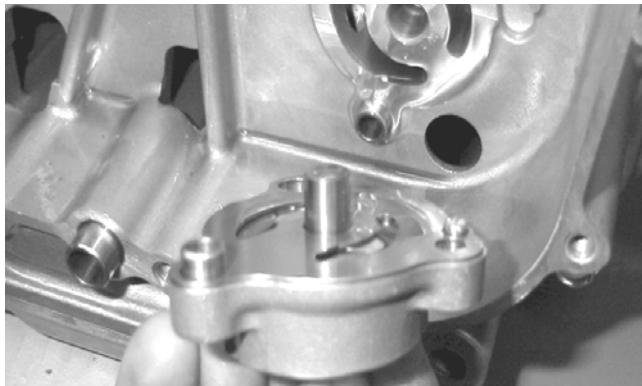
À CE STADE

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

G. Pompe à huile/crépine

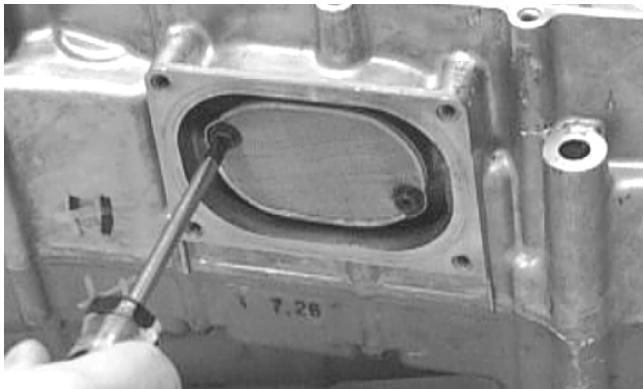
■REMARQUE: Les étapes 1 à 17 des sous-sections précédentes doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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



MD1060

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



MD1337



MD1208

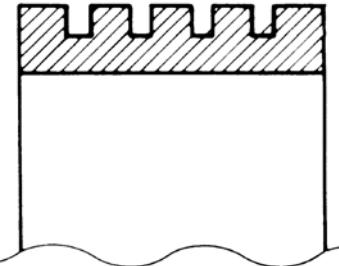
À CE STADE

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

Révision des composants du côté droit

INSPECTION LA MASSELLOTTE D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

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



Inspecter la cannelure de la masselotte d'embrayage

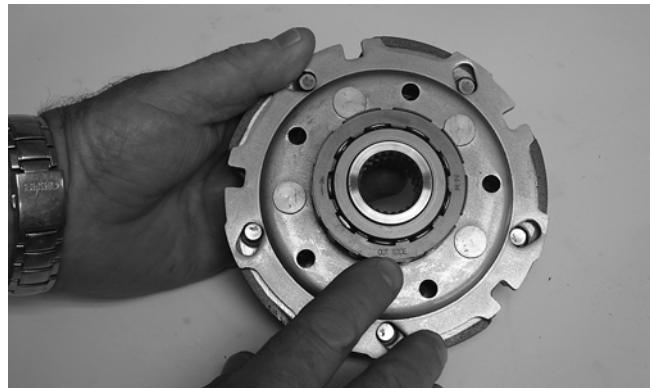
ATV1014

INSPECTION DE LOGEMENT D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

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

INSPECTION DE L'ENTRAÎNEMENT À SENS UNIQUE PRIMAIRE

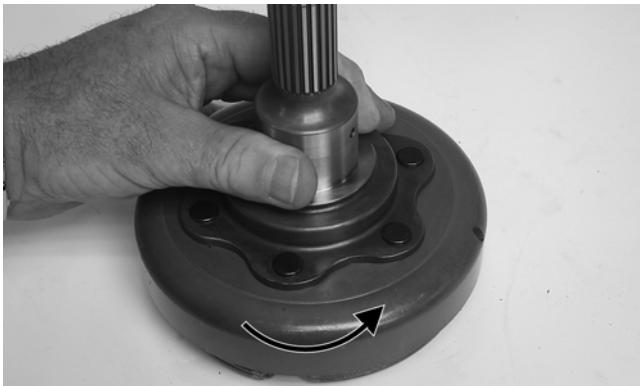
1. Mettez l'embrayage à sens unique dans la masselotte d'embrayage avec le point vert ou le mot «OUT-SIDE» orienté vers la masselotte d'embrayage.



KC330

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

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



KC331A

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



KC332A

INSPECTION DE LA POMPE À HUILE

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

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

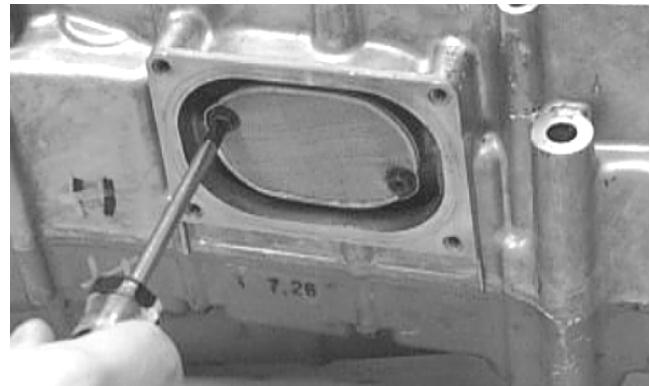
ASSEMBLAGE POULIE MENÉE

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

Installation des composants du côté droit

A. Crépine/pompe à huile

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



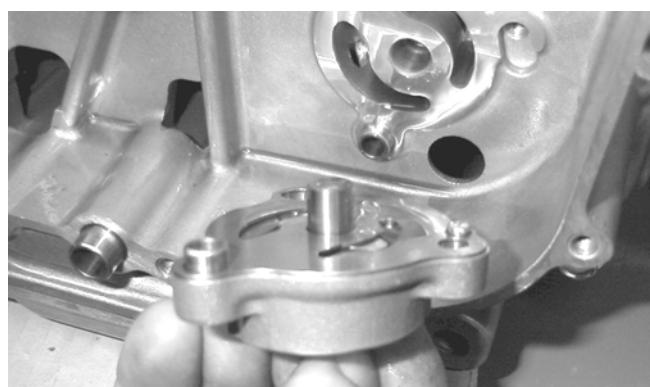
MD1337

2. Positionnez la capuchon de la crépine sur le carter moteur en vous assurant que le joint torique soit correctement installé, puis fixez le tout à l'aide des quatre vis à capuchon. Serrez les vis à capuchon à 10 lb-pi; puis installez le bouchon de vidange d'huile et serrez à 20 lb-pi.



MD1208

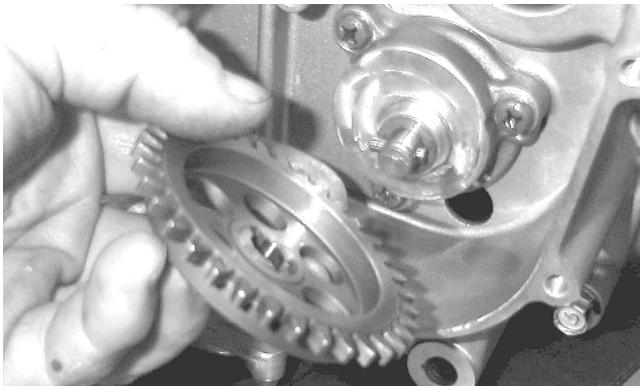
3. Positionnez les deux goupilles d'alignement et la pompe à huile sur le carter moteur et fixez à l'aide des vis à tête cruciformes, enduites de Loctite rouge n° 271. Serrez à 8 lb-pi.



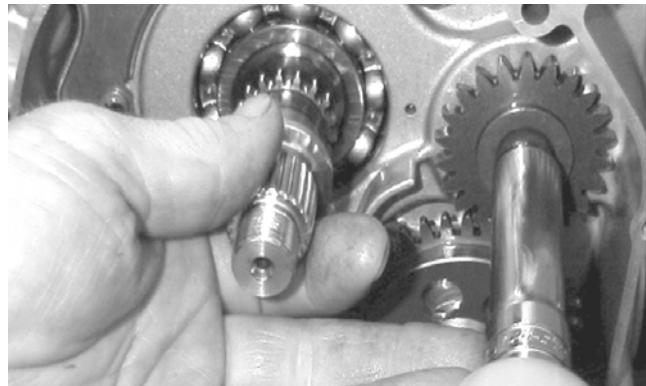
MD1060

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

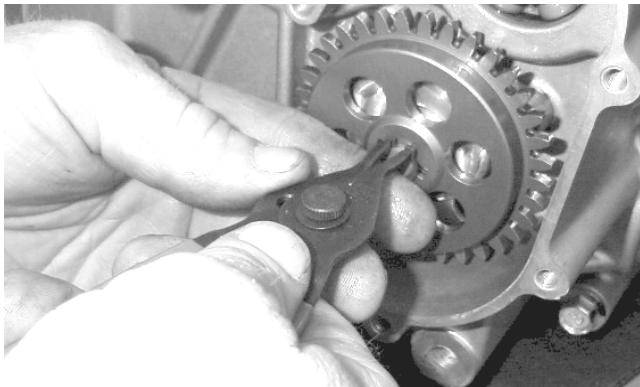
■REMARQUE: Utilisez toujours un collier de retenue neuf lorsque vous montez l'engrenage d'entraînement de pompe à huile.



MD1020



MD1018

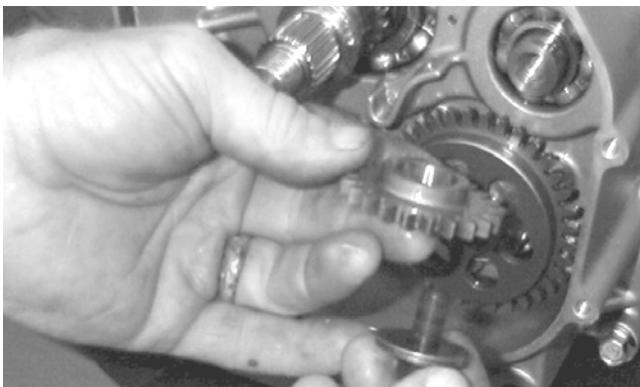


MD1019

5. Installez la chaîne à cames.

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

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



MD1017

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

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

ATTENTION

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

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

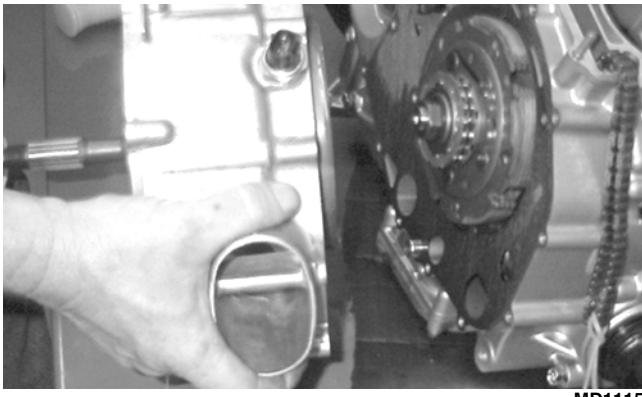


MD1286

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

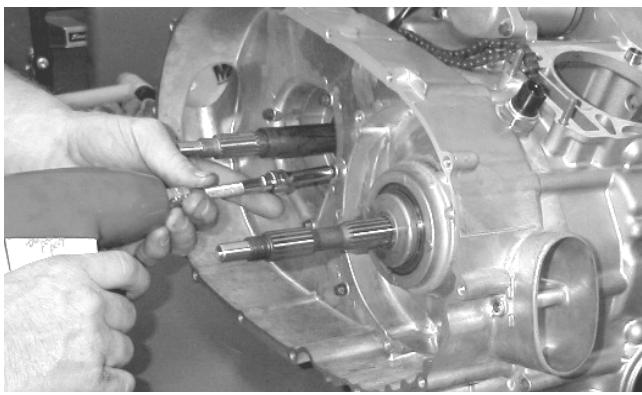
■REMARQUE: Les étapes 1 à 8 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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



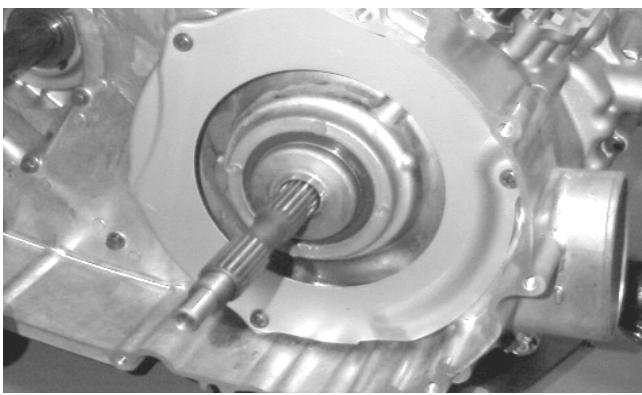
MD1115

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



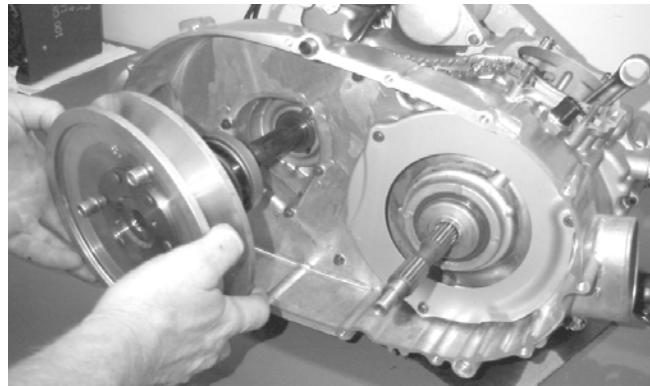
MD1117

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

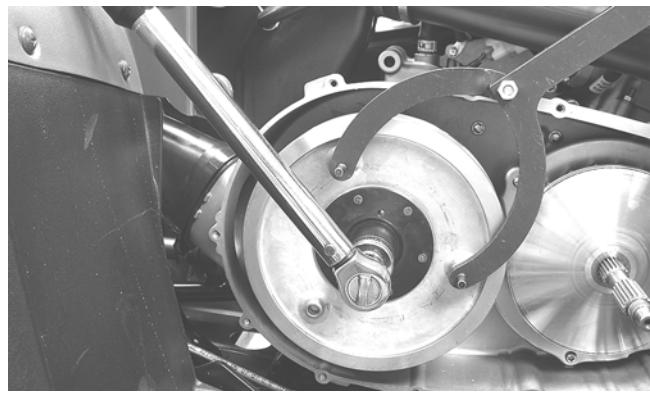


MD1342

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

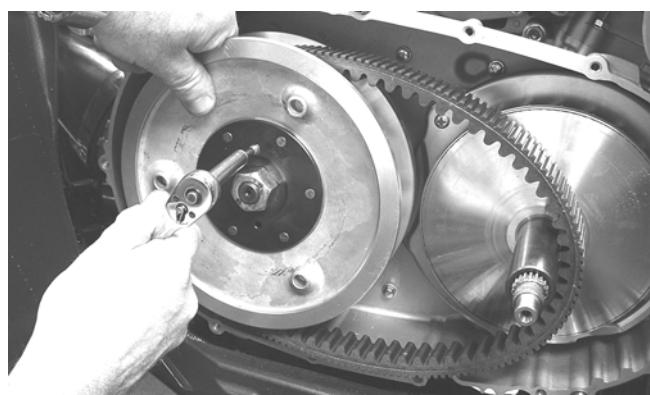


MD1068



KC134

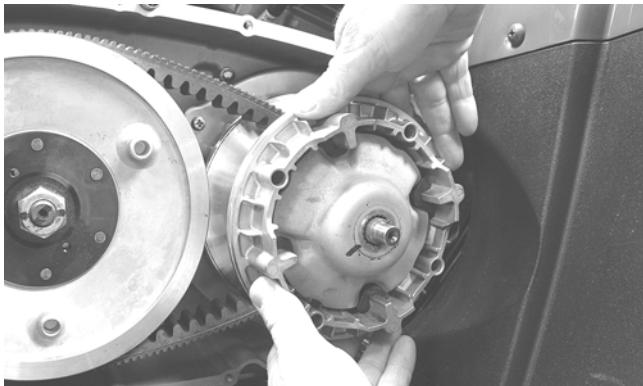
13. Faites glisser le plateau d'entraînement fixe sur l'arbre avant.
14. Écartez les faces de la poulie menée en filetant la vis à capuchon du couvercle de la courroie trapézoïdale dans la face menée fixe et resserrez jusqu'à ce que les faces ouvrent suffisamment pour permettre à la courroie trapézoïdale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



KC137

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

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

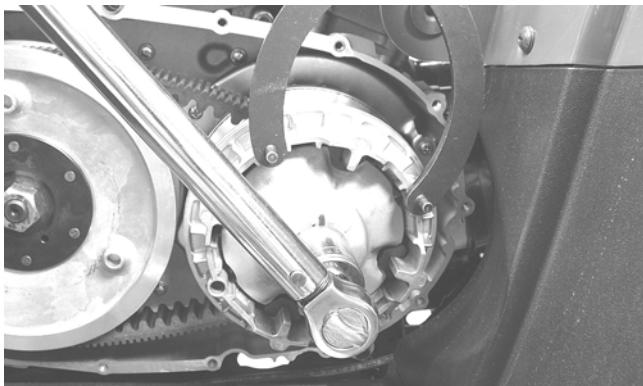


KC127

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



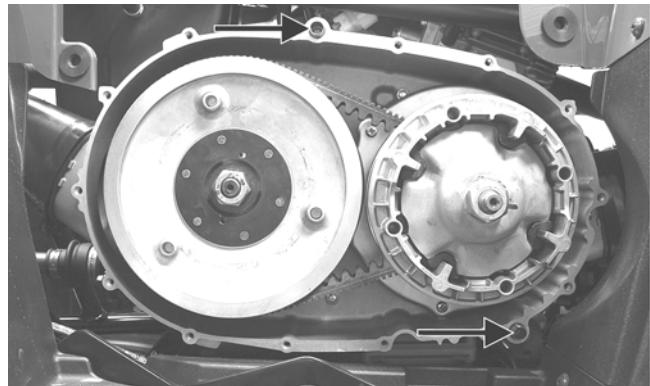
KC128



KC138

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

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



KC142A

19. Si retiré installez la pédale de frein et serrez à 25 lb-pi.

Composants centraux du carter moteur

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

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

Séparation des moitiés du carter moteur

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

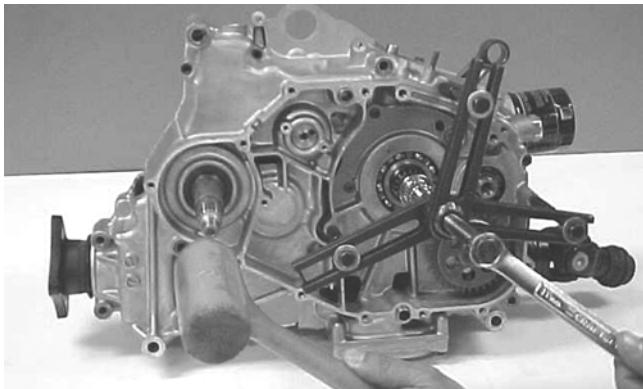


MD1006



MD1012

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



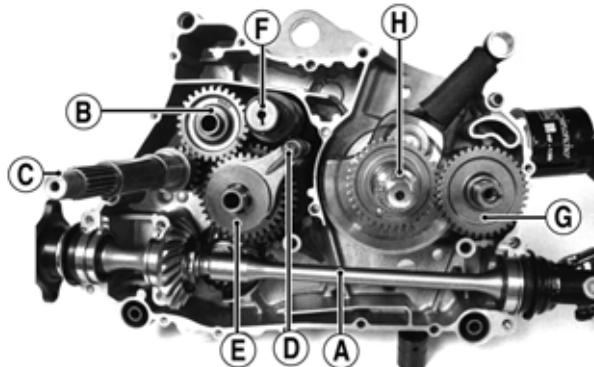
CC869

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



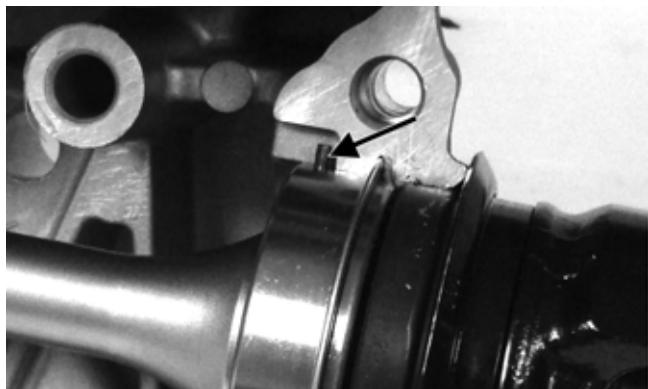
MD1313

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

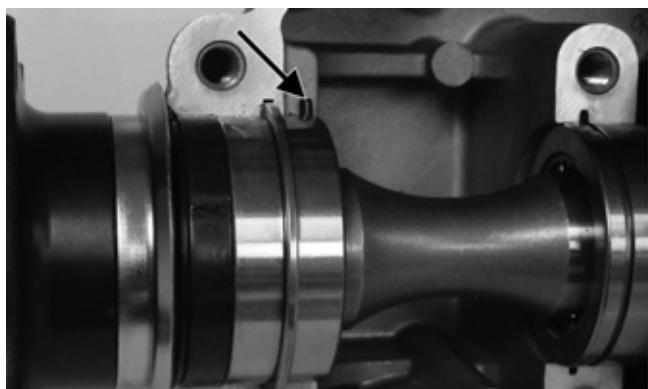


FI639A

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



FI660A



FI659A

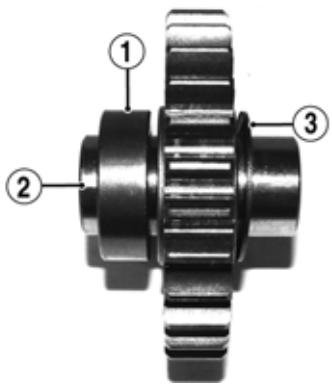


FI661A

Désassemblage d'une moitié du carter moteur

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

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

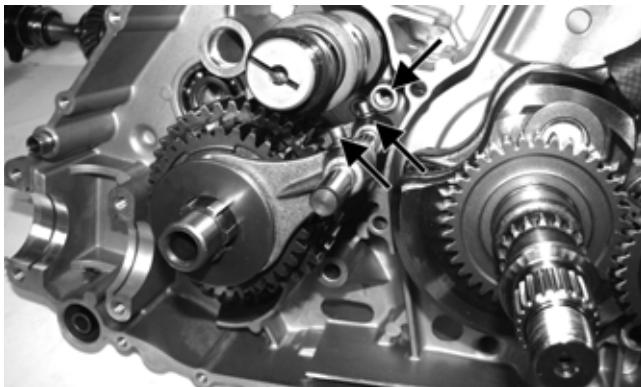


FI641A

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



FI646



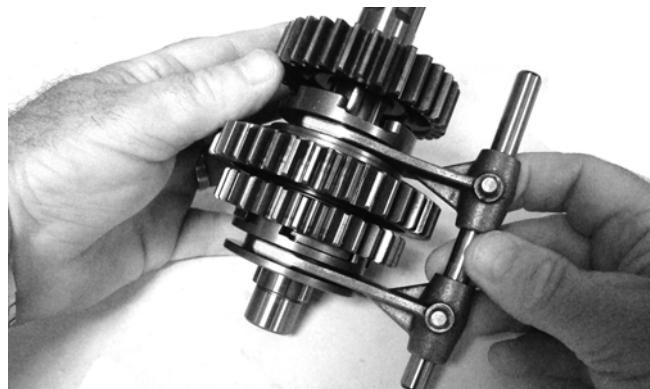
FI653A

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



FI650A

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



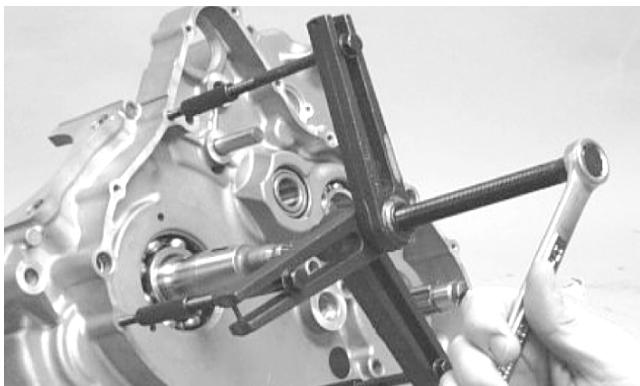
FI662

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



MD1024

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



MD1330

ATTENTION

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

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

☞ À CE STADE

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

Révision des composants centraux du carter moteur

ENGRENAGES SECONDAIRES

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

Vérification du jeu d'engrènement

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

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

5. L'échelle de jeu d'engrènement acceptable va de 0,05 à 0,33 mm (0,002 à 0,013 po).

Correction du jeu d'engrènement

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

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

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

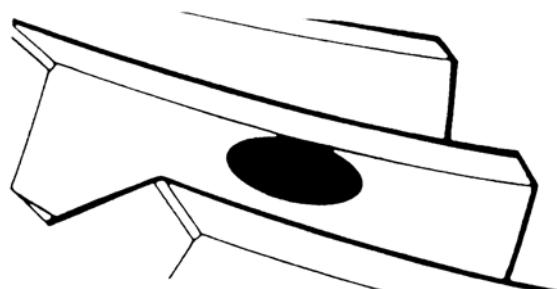
Jeu d'engrènement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,05 mm (0,002 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
De 0,05 à 0,33 mm (0,002 à 0,013 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,33 mm (0,013 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

Vérification de l'indentation

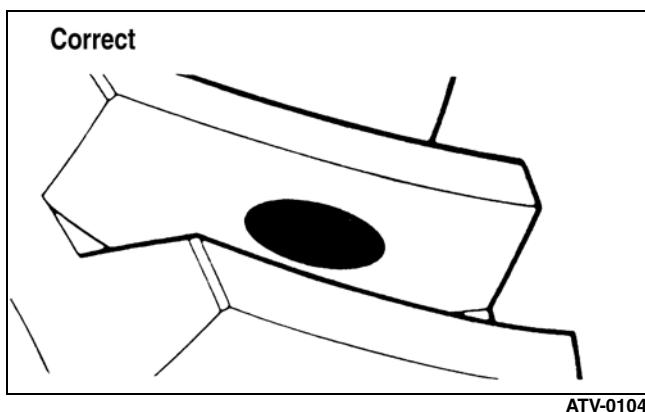
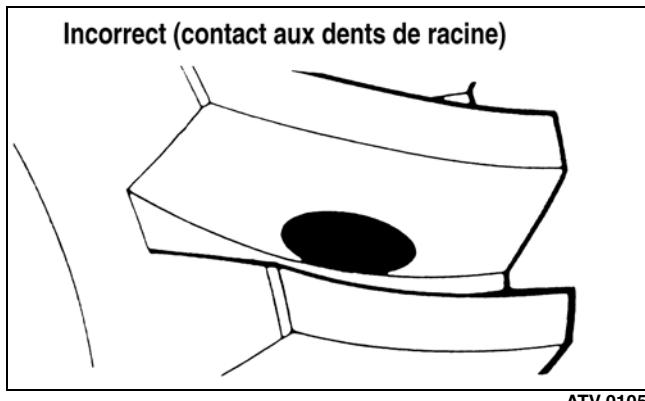
■REMARQUE: Après la correction du jeu d'engrènement de l'engrenage conique mené secondaire, il est nécessaire de vérifier l'indentation.

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

Incorrect (contact aux dents du dessus)



ATV-0103



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

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

ATTENTION

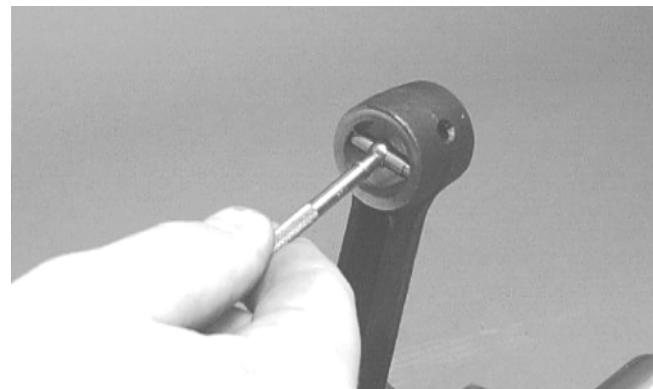
Après la correction de l'indentation, le jeu d'engrènement doit être vérifié de nouveau et corrigé (au besoin). Poursuivez les procédures de correction du jeu d'engrènement et de l'indentation jusqu'à qu'ils correspondent tous les deux aux valeurs de tolérance.

VILEBREQUIN

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

Mesurage de la bielle (alésage 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.



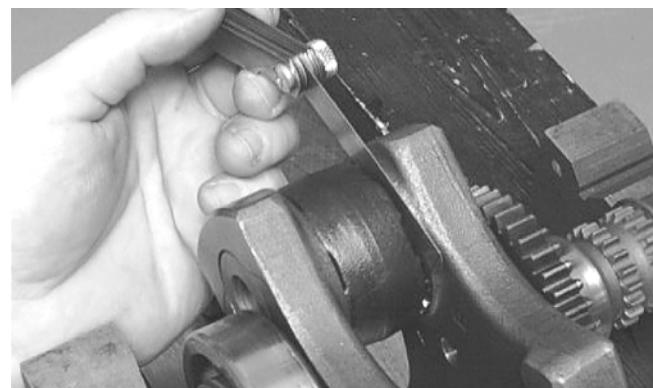
2. Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

Mesurage de la bielle (déviation de la petite extrémité)

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

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

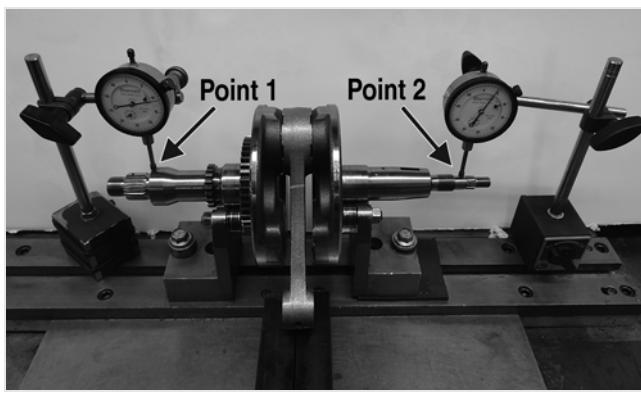
1. Poussez l'extrémité inférieure de la bielle d'un côté du tourillon de vilebrequin.
2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu entre la bielle et le tourillon de vilebrequin.



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

Mesurage du vilebrequin (déviation)

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



H1-003A

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

ATTENTION

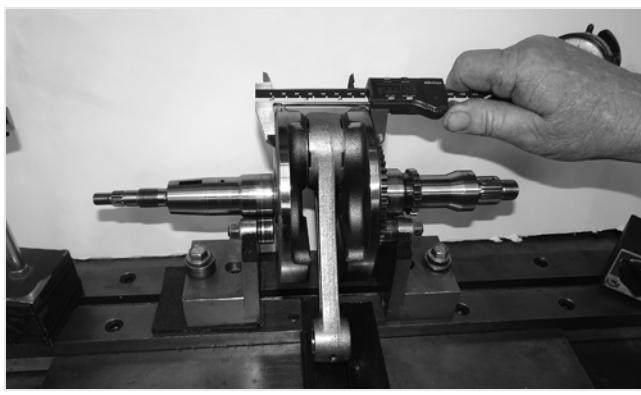
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

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. A 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.



H1-006

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

ARBRE DE RENVOI

ATTENTION

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

Désassemblage

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



FI663



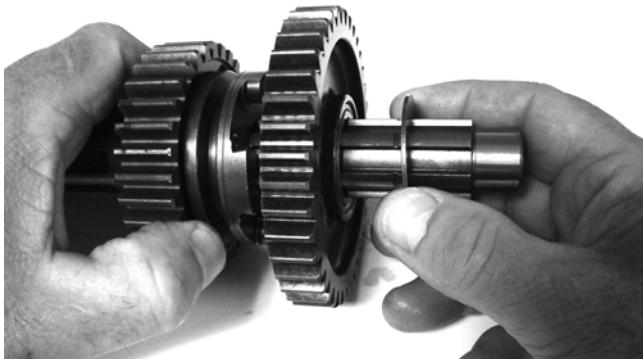
FI664

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



FI665

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



FI666



FI670



FI667

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



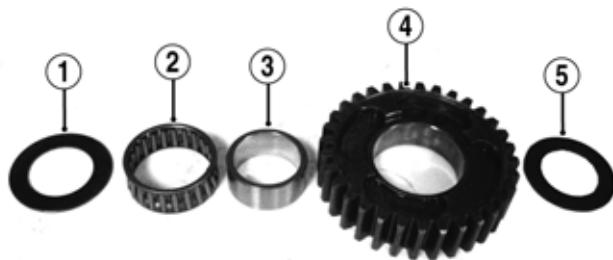
FI668



FI671

ASSEMBLAGE

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



FI671A



FI669

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



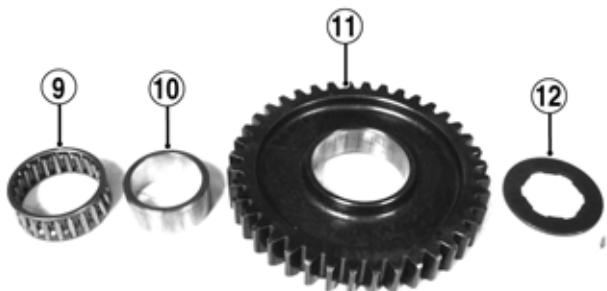
FI670

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

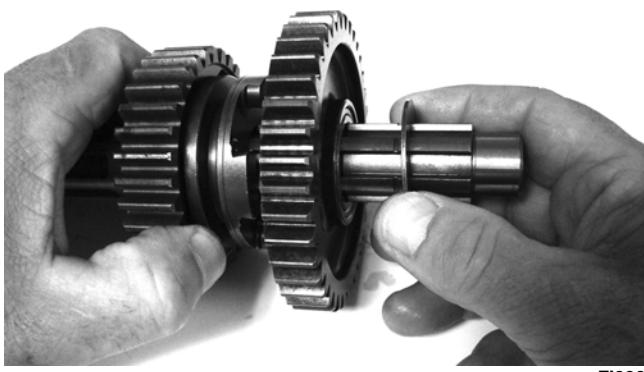


FI668A

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



FI667A



FI666

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



FI665A

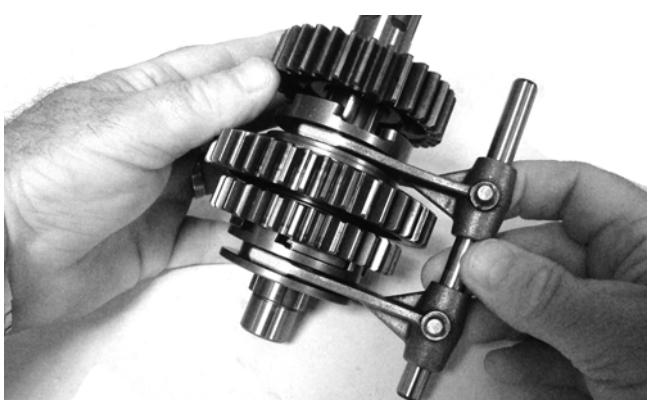


FI664

5. Installez le crabot de marche arrière sur l'arbre; ensuite, mettez en place les fourchettes d'embrayage et l'arbre d'embrayage.



FI663



FI662

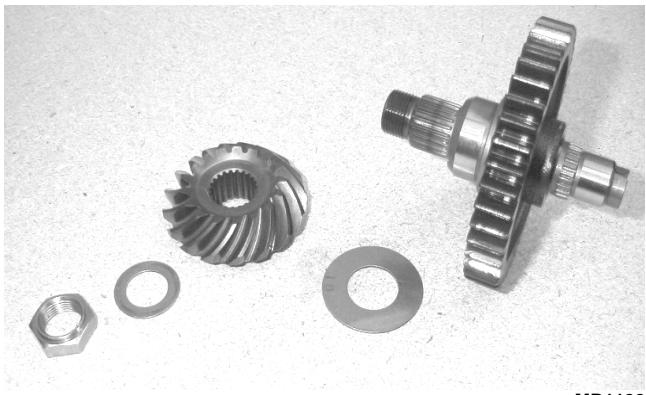
■**REMARQUE:** L'arbre de renvoi est prêt pour l'installation à ce stade.

Assemblage d'une moitié du carter moteur

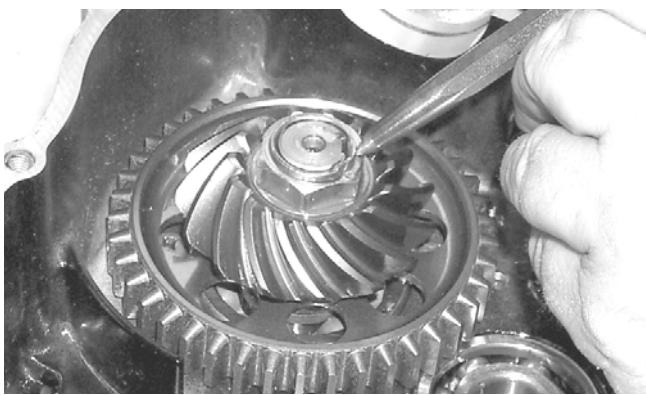
■REMARQUE: Pour faciliter l'assemblage, installez les composants sur la moitié droite du carter moteur.

■REMARQUE: Si l'arbre de sortie a été retiré, assurez-vous que la cale appropriée soit installée.

1. Installez l'arbre de sortie dans le carter moteur en vous assurant que les deux engrenages, la cale, la rondelle et l'écrou soient dans le bon ordre.



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



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



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

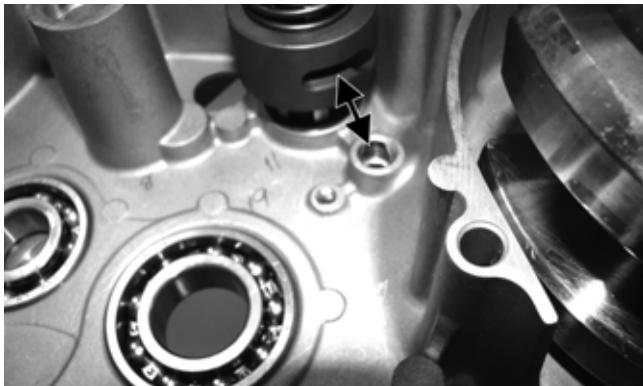
4. Faites tourner le vilebrequin de manière à ce que le contrepoids soit dirigé vers l'arrière du moteur. Installez l'arbre de l'équilibre du vilebrequin.



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

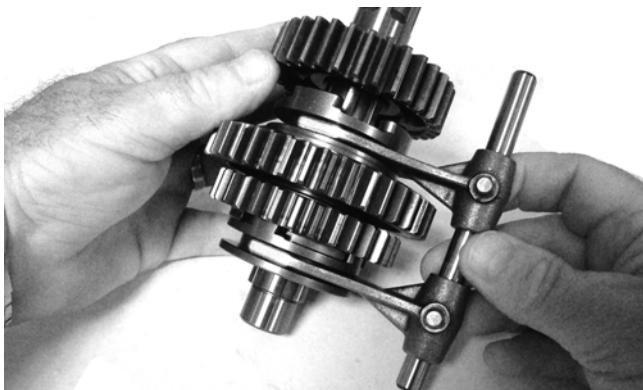


6. Alignez les fentes des fourchettes de cames d'embrayage avec les bossages de montage de l'arbre à fourchettes d'embrayage et en plaçant une rondelle à chaque bout, installez le carter moteur.

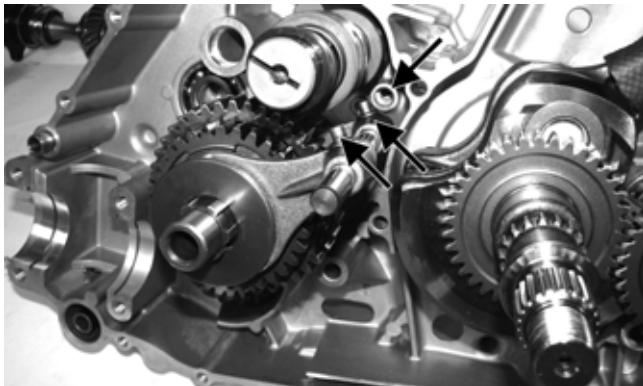


FI652A

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



FI662

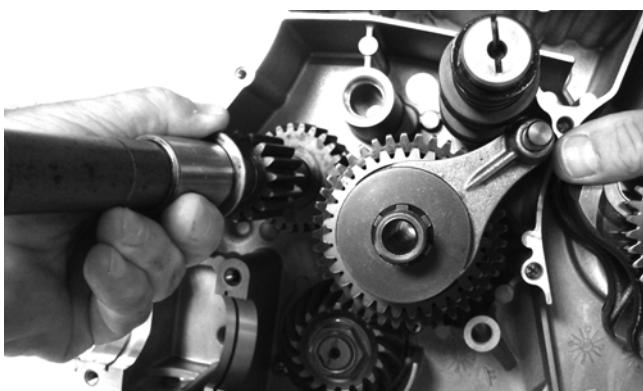


FI653A



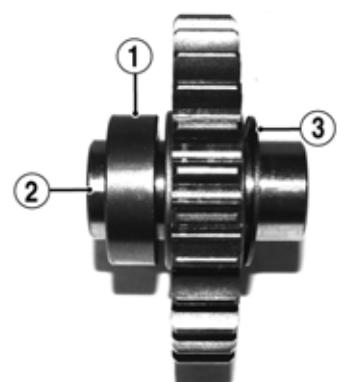
FI655A

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

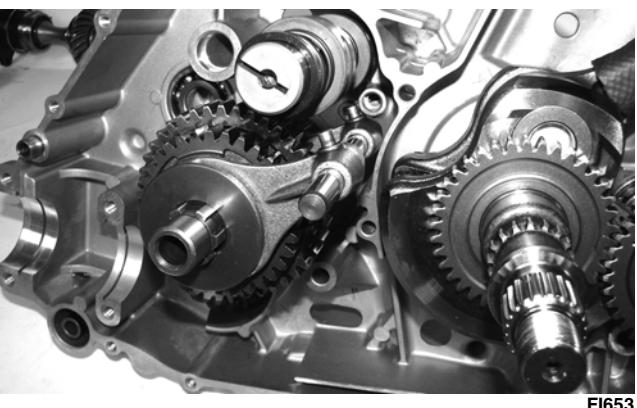


FI646

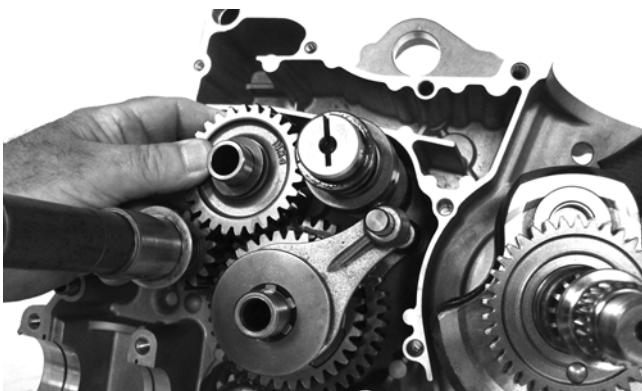
10. Installez le collet (1), l'arbre (2), le pignon intermédiaire de marche arrière et la rondelle (3).



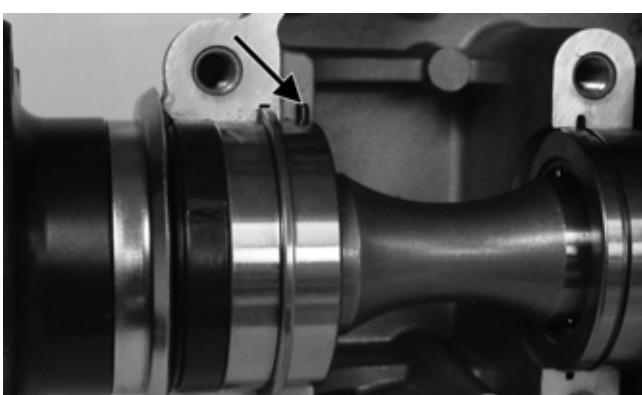
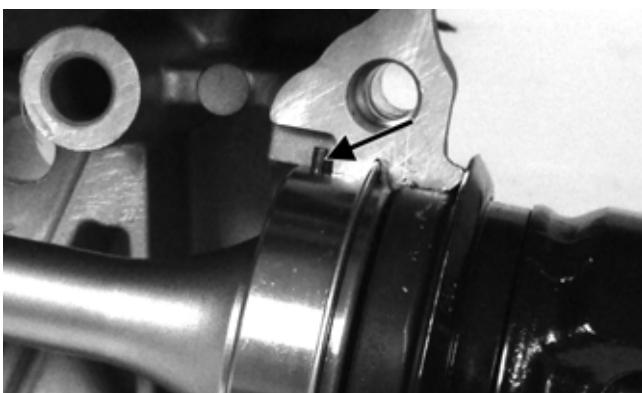
FI641A



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

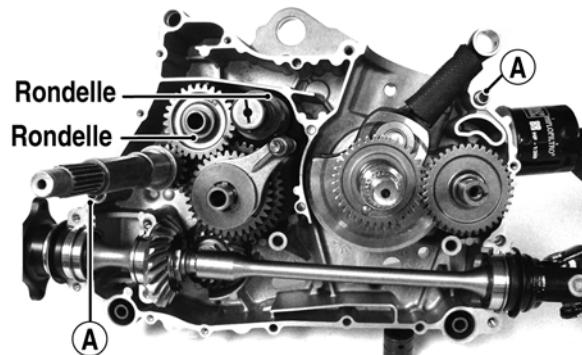


11. Installez l'ensemble d'arbre de transmission intermédiaire de sortie dans la moitié du carter moteur en veillant à ce que les goupilles d'alignement des roulements avant et arrière soient correctement ancrés dans les échancreures; installez ensuite l'anneau en C d'alignement du roulement d'entraînement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



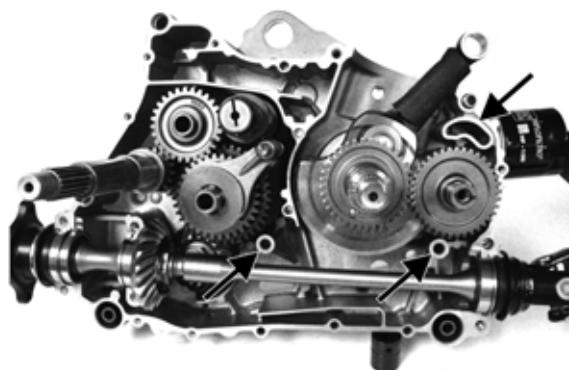
Raccordement des moitiés du carter moteur

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



FI639B

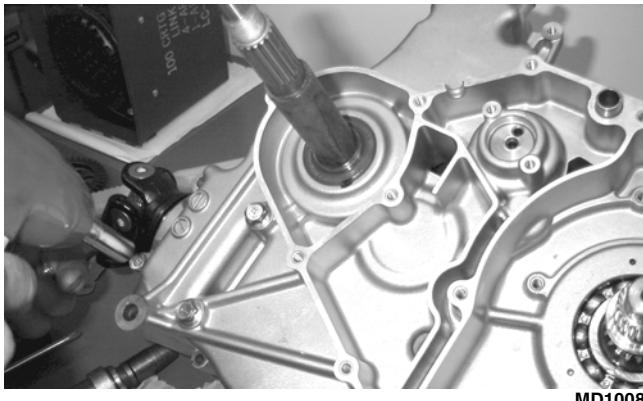
■REMARQUE: Assurez-vous d'appliquer silicone à l'intérieur du rayon de tous les emplacements de vis à capuchon et sur toute la surface des bosses de vis à capuchon internes.



FI639D

- 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.

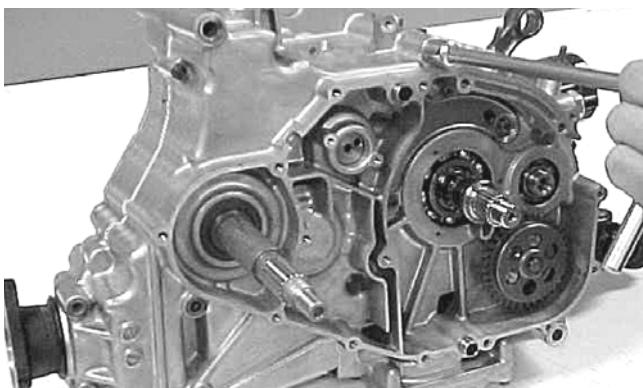
■REMARQUE: Faites tourner les arbres d'avant en arrière pour vous assurer qu'ils ne se coincent pas ou ne collent pas lorsque vous resserez les vis à capuchon.



MD1008

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

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



CC871

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

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

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

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

À CE STADE

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

Entretien du moteur (550/700)

Composants supérieurs.....	75
Retrait des composants supérieurs.....	75
Révision des composants supérieurs.....	79
Installation des composants supérieurs	85
Composants du côté gauche.....	90
Retrait des composants du côté gauche	90
Révision des composants du côté gauche	92
Installation des composants du côté gauche.....	94
Composants du côté droit.....	97
Retrait des composants du côté droit	97
Révision des composants du côté droit.....	100
Installation des composants du côté droit	101
Composants centraux du carter moteur	104
Séparation des moitiés du carter moteur	104
Désassemblage d'une moitié du carter moteur	104
Révision des composants centraux du carter moteur.....	106
Assemblage d'une moitié du carter moteur	112
Raccordement des moitiés du carter moteur	114

Composants supérieurs

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

À CE STADE

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

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

Retrait des composants supérieurs

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

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

1. Retirez les deux couvercles de pousoir.



CC001D

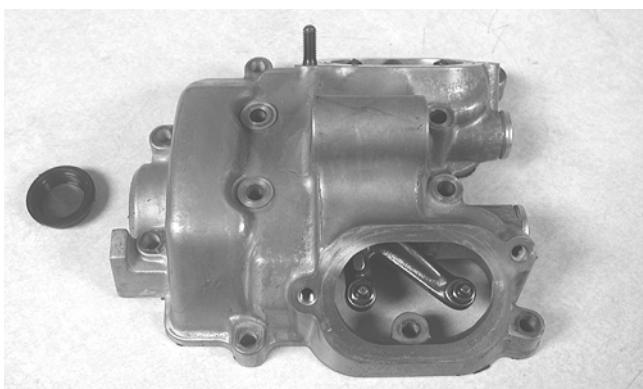
■REMARQUE: Conservez les éléments métalliques de montage avec les couvercles en prévision de l'assemblage ou repassez-les dans la tête pour les maintenir séparés.

2. Retirez les 12 vis à capuchon qui fixent le couvercle de soupape à la culasse.
3. Retirez toutes les vis à capuchon sauf les deux vis à capuchon du haut voisines de la bougie d'allumage. Ces vis maintiendront les goupilles d'alignement en place. Prenez note des deux rondelles de caoutchouc sur les autres vis à capuchon.

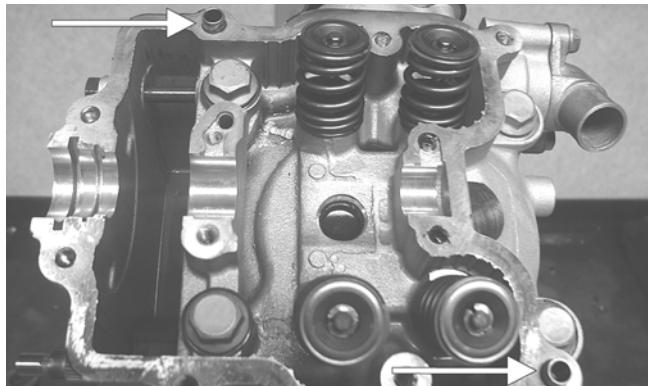


H1-013A

4. Retirez le couvercle de soupape. Prenez note du bouchon de culasse ainsi que de son orientation en prévision de l'assemblage. Prenez également note de l'emplacement des deux goupilles d'alignement.



CD206



CD211A

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



CC009D

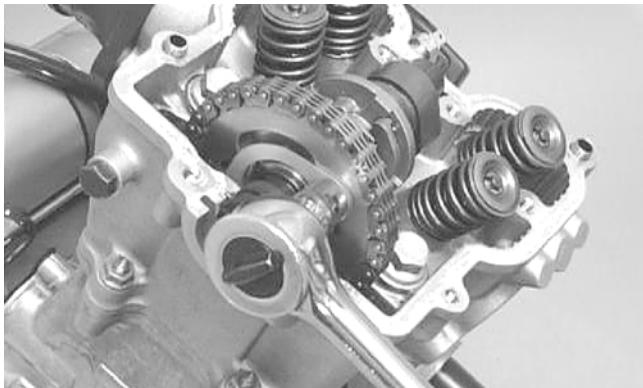
6. À l'aide d'un poinçon, faites tourner l'anneau en C dans sa gorge jusqu'à ce qu'il se trouve hors de la culasse, puis retirez-le.

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



CC012D

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



CC013D

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

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



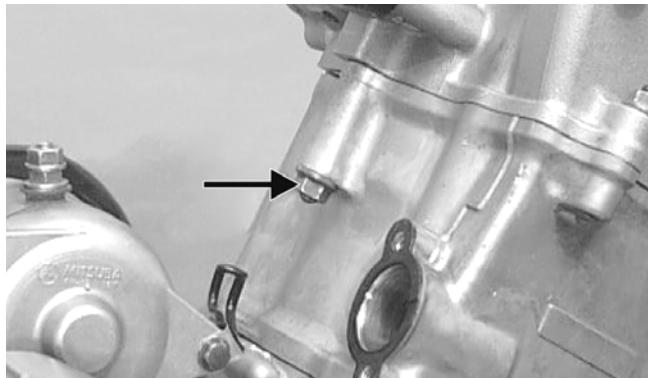
FI620

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

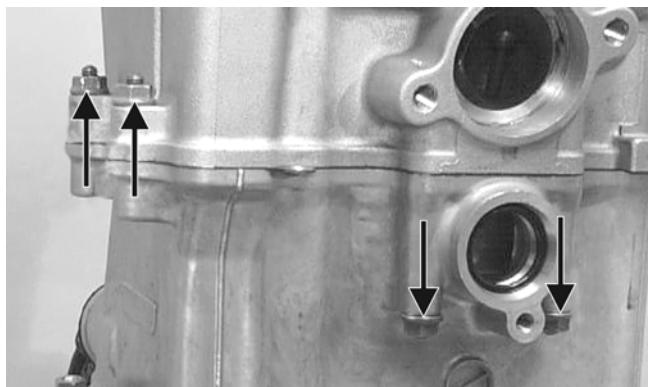


FI617

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



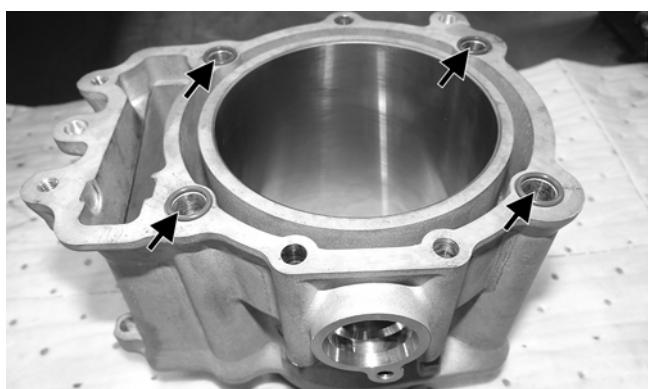
CC017D



CC018D

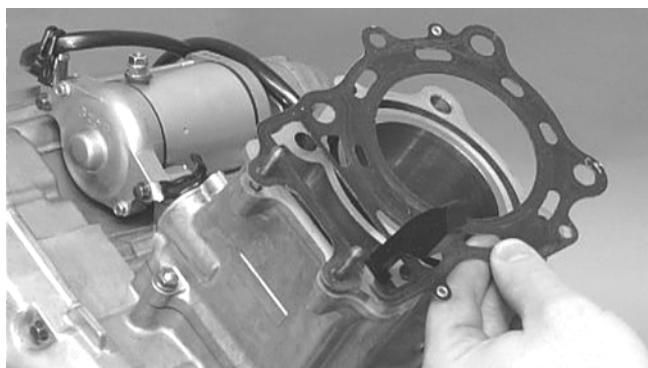
11. Retirez les quatre boulons de culasse.

■REMARQUE: Sur le 700, prenez note des joints torique en caoutchouc.



H1-016A

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



CC020D

À CE STADE

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

À CE STADE

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



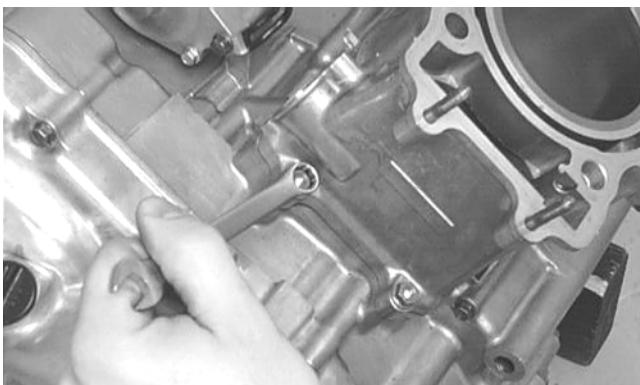
CC022D

C. Cylindre

D. Piston

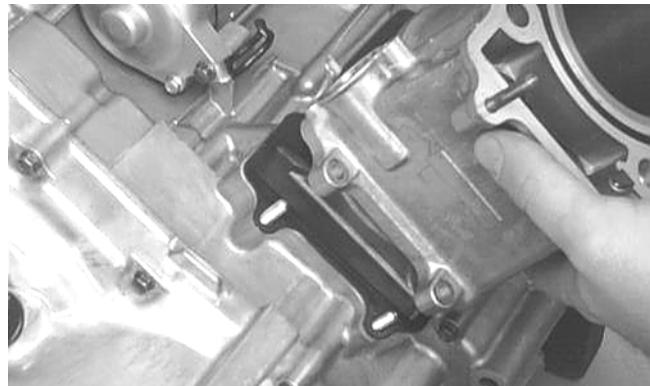
■REMARQUE: Les étapes 1 à 12 de la sous-section précédente doivent être accomplies avant la procédure qui suit.

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

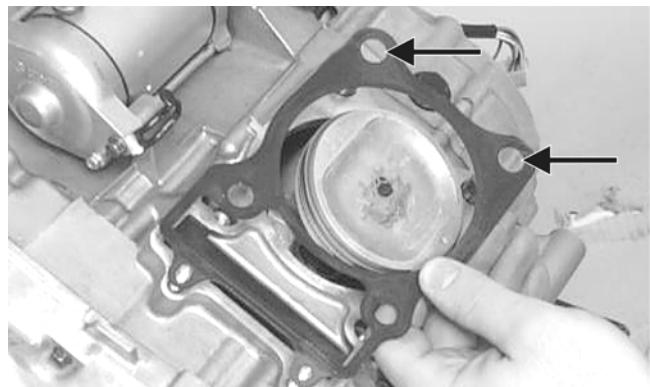


CC023D

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



CC024D



CC025D



CC026D

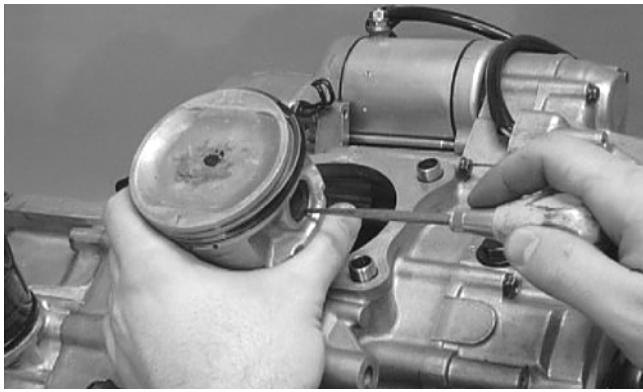
À CE STADE

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

ATTENTION

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

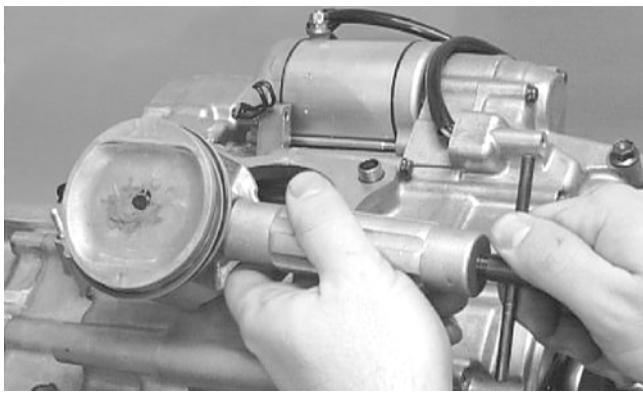
16. À l'aide d'un poinçon, retirez le circlip de l'axe du piston.



CC032D

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

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



CC033D

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

ATTENTION

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

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

- 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 des composants centraux du carter moteur seulement, consultez 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.

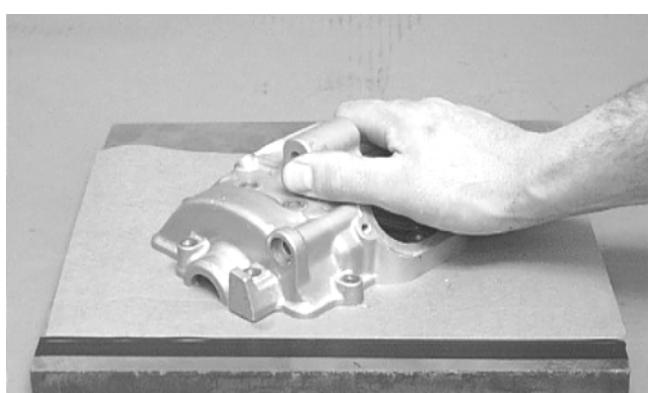
Nettoyage/inspection du couvercle de soupape

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

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

ATTENTION

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



CC130D

À CE STADE

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

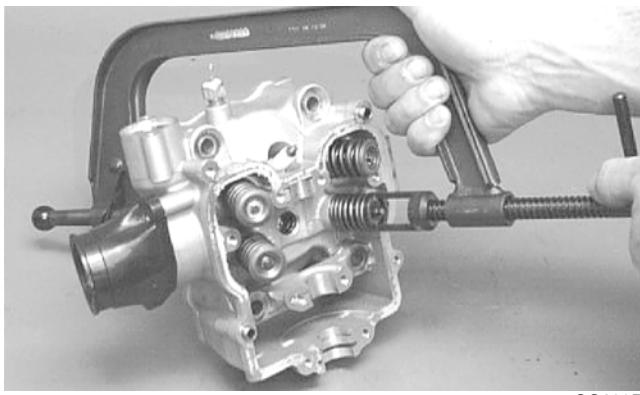
ATTENTION

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

Retrait des soupapes

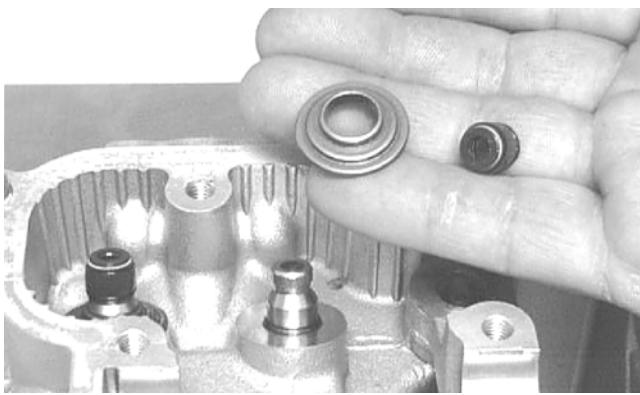
■REMARQUE: Prenez note de la position d'origine des soupapes, des ressorts et des goupilles en les retirant. Au moment de l'installation, tous les composants doivent être montés à leur position d'origine.

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



CC132D

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



CC136D

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

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

Mesurage du guide de soupape (alésage)

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

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

3. Si un guide de soupape est hors tolérances, il doit être remplacé.

Révision des soupape/guides de soupape/sièges de soupape

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

ATTENTION

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

Installation des soupapes

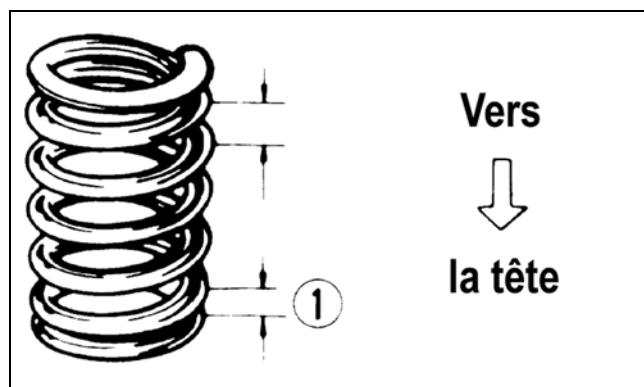
1. Appliquez de la graisse sur la surface intérieure des joints d'étanchéité de soupape, puis placez un siège de ressort inférieur et un joint d'étanchéité de guide de soupape sur chaque guide de soupape.



CC144D

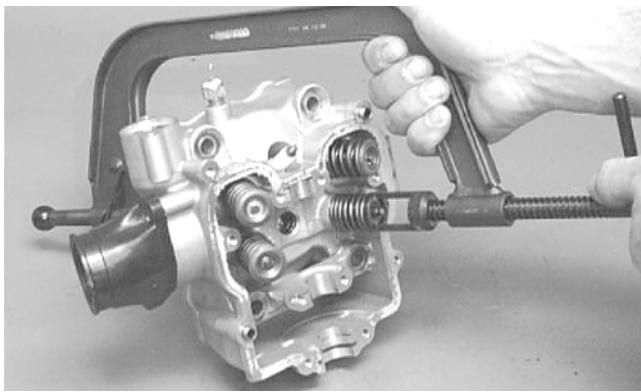
2. Installez chaque soupape dans sa position originale.
3. Installez les ressorts de soupape, l'extrémité peinte du ressort à l'opposé de la culasse.

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



ATV-1011A

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 insallez les clavettes de soupape.



CC132D

PISTONS

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

Inspection de piston

1. Inspectez le piston afin de repérer les fissures dans l'axe, la calotte et la jupe du piston.
2. 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.
3. Inspectez le périmètre de chaque piston afin de repérer les signes de fuite des gaz. Une fuite excessive indique une usure des segments de piston ou un cylindre ovalisé.

Retrait des segments de piston

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



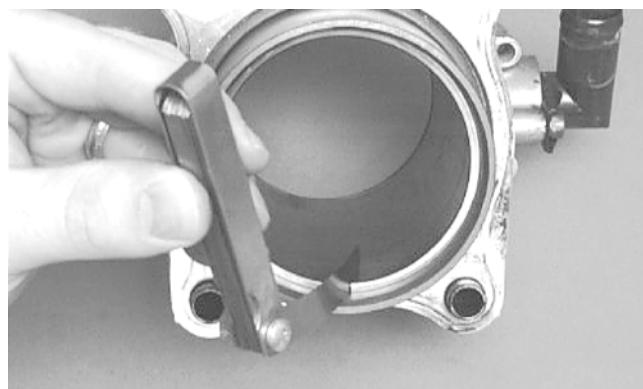
CC400D

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.

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

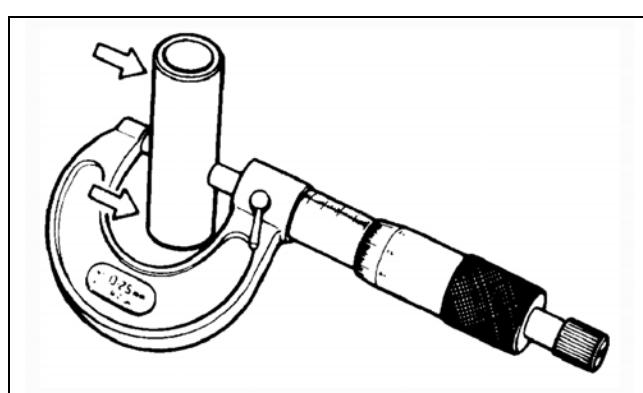
1. Placez chaque segment de piston dans la section d'usure du cylindre. Utilisez le piston afin de bien positionner chaque segment dans le cylindre.
2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurez le jeu en bout. Le jeu en bout acceptable ne doit dépasser les spécifications.



CC280D

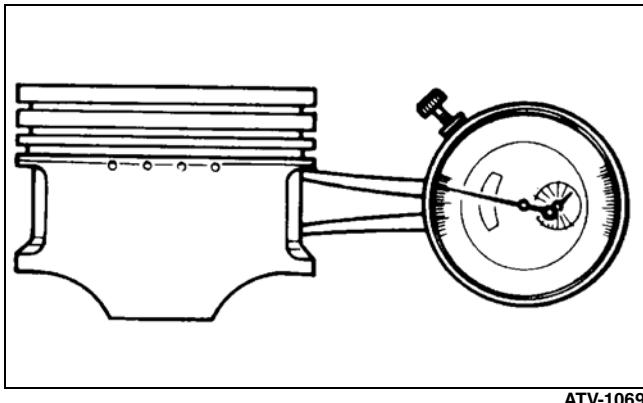
Mesurage de l'axe de piston (diamètre extérieur) et de l'alésage de l'axe de piston

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



ATV-1070

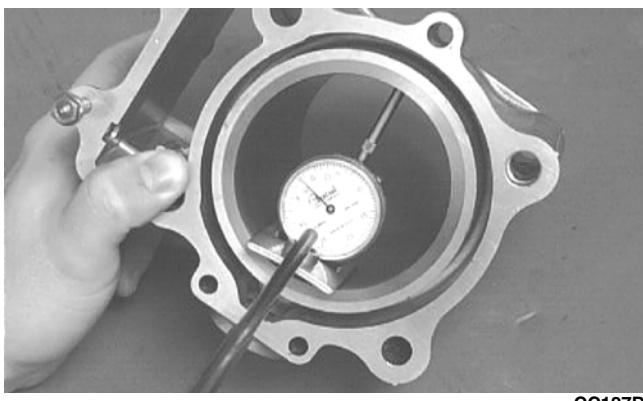
2. Insérez un comparateur mécanique interne dans l'alésage de l'axe de piston. Le diamètre ne doit pas dépasser les spécifications. Mesurez deux fois pour plus de précision.



ATV-1069

Mesurage du jeu de la jupe de piston/cylindre

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

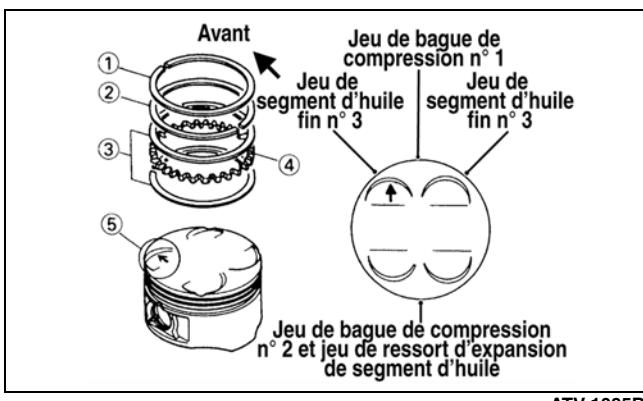


CC127D

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

Installation des segments de piston

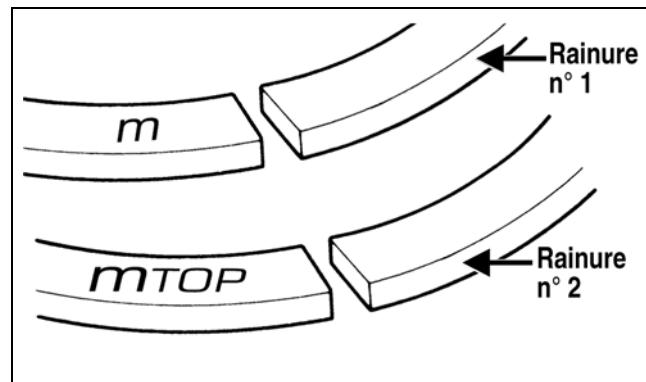
1. Installez le segment graisseur d'expansion (4) dans la rainure inférieure du piston; installez ensuite les segments graisseur minces (3) sur la pince, en vous assurant que les extrémités de cette dernière ne se chevauchent pas. Décalez les ouvertures des segments graisseurs minces inférieur et supérieur,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



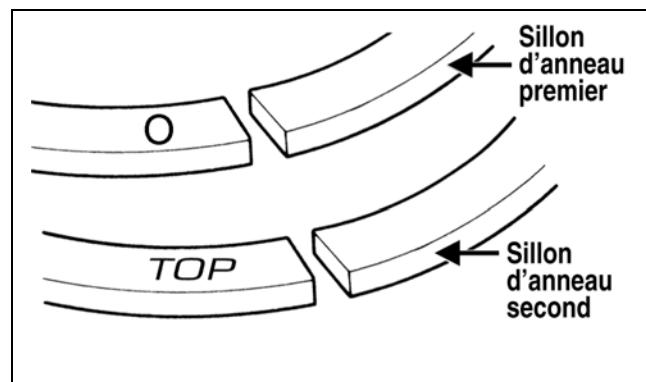
ATV-1085B

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

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



ATV-1024A



ATV-1024B

ATTENTION

Une installation incorrecte des segments de piston endommagera le moteur.

CYLINDRE/CULASSE

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

Nettoyage/inspection de la culasse

ATTENTION

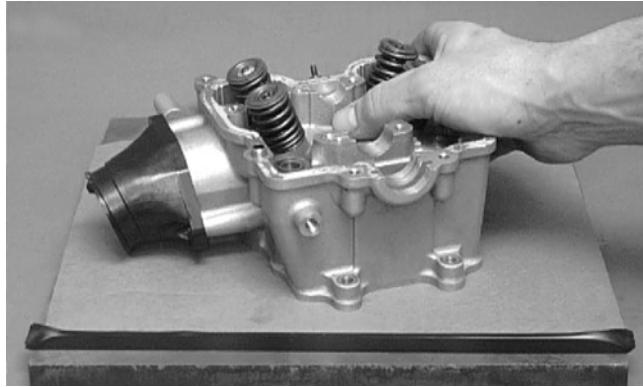
Les goujons de la culasse doivent être retirés pour cette procédure.

1. À l'aide d'un outil de dégagement de carbone non-métallique, dégagez toute accumulation de carbone de la chambre de combustion en faisant attention à ne pas ébrécher, érafler ou endommager la chambre de combustion ou la surface d'étanchéité.
2. Inspectez le puits de bougie afin de repérer tout filet endommagé. Réparez les filets endommagés à l'aide d'un filet rapporté.

- 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.



CC128D

Mesurage de la distorsion de culasse

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



CC141D

Nettoyage/inspection du cylindre

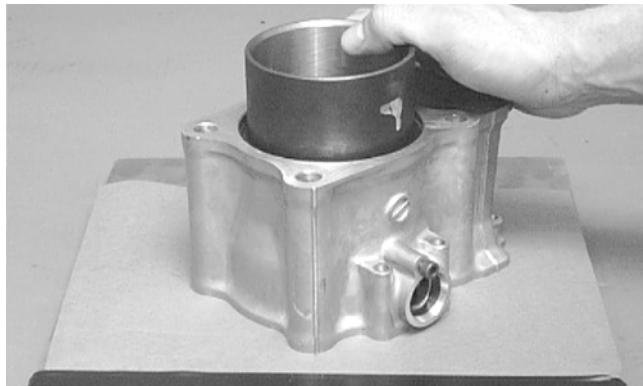
- Nettoyez le cylindre dans un solvant nettoyeur de pièces.

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

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

ATTENTION

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



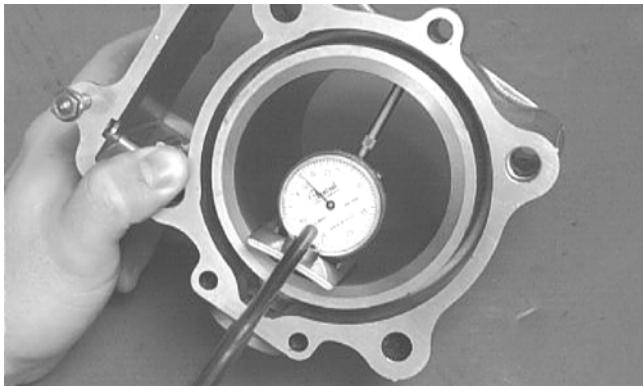
CC129D

Inspection du guide de chaîne à cames

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

Inspection du cylindre

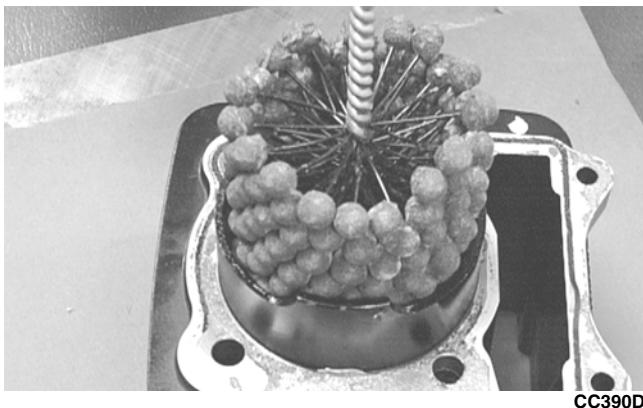
- À l'aide d'un pied à coulisse et d'un comparateur mécanique ou d'une jauge mâchoire, mesurez l'alésage du cylindre de haut en bas à trois endroits, puis de nouveau de haut en bas à 90° des premières mesures, pour un total de six mesures. L'aplomb (l'ovalisation) est la différence entre les plus hautes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



CC127D

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

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



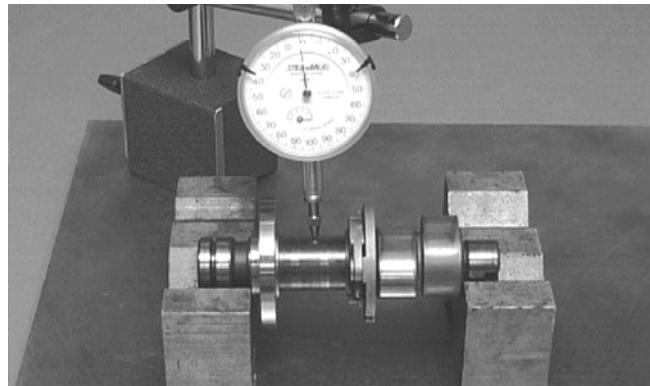
CC390D

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

Mesurage de la déviation d'arbre à cames

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

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

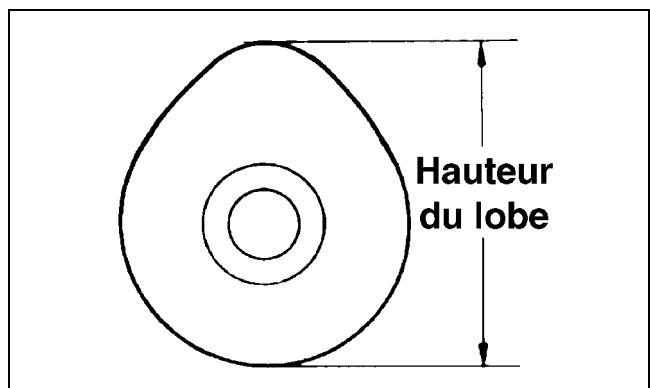


CC283D

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

Mesurage de la hauteur de bossage d'arbre à cames

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



ATV1013A

2. Les hauteurs de bossage d'admission doit être plus grande que les spécifications minimale.

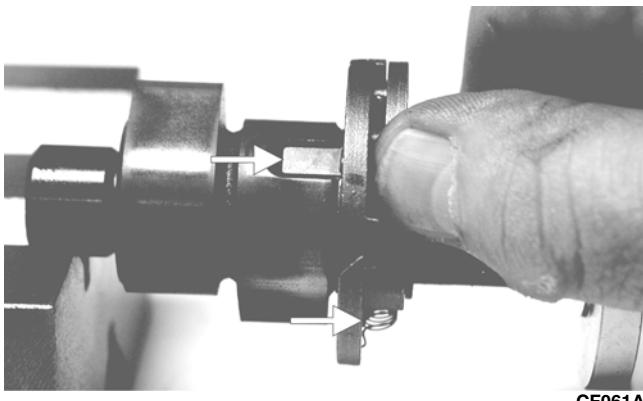
Inspection du tourillon de palier d'arbre à cames

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.

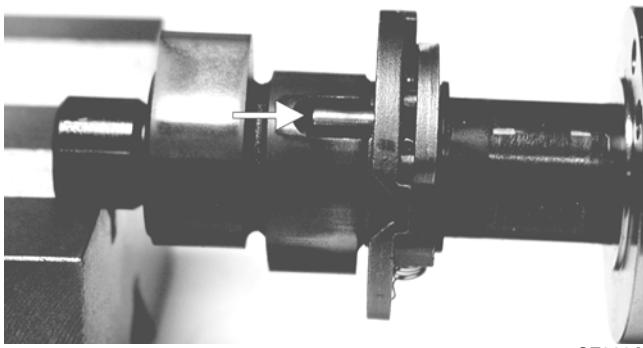
■REMARQUE: Si les tourillons sont usés, remplacez l'arbre à cames, puis mesurez le jeu de nouveau. S'il est toujours hors tolérances, remplacez la culasse.

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

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



CF061A



CF060A

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

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



CF083

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

ATTENTION

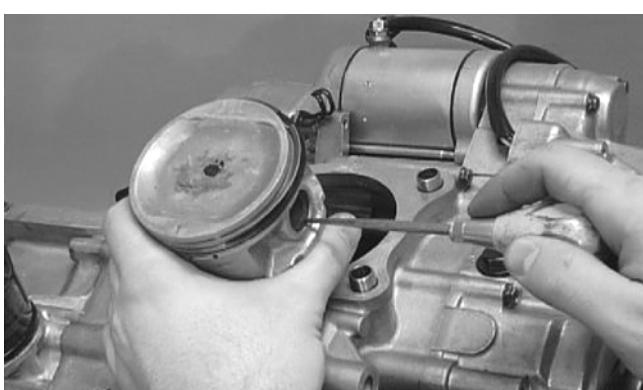
Le cylindre devrait glisser facilement sur le piston. Ne forcez pas le cylindre, sous peine de dommages au piston, aux segments, au cylindre ou au vilebrequin.



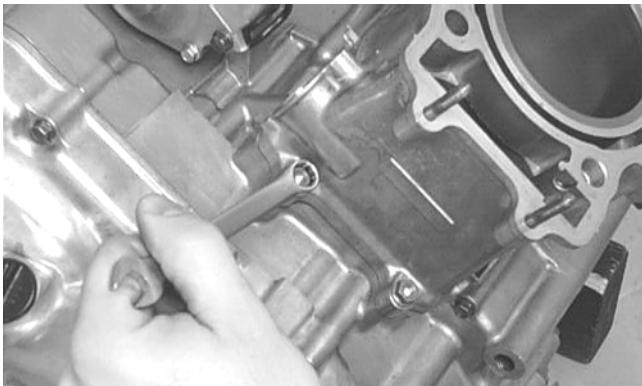
CC024D

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

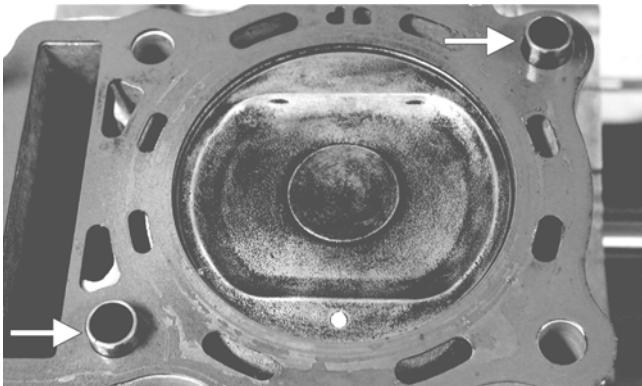
■REMARQUE: Les deux écrous qui fixent le cylindre au carter moteur seront resserrés à l'étape 11.



CC032D



CC023D



CF057A

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

C. Culasse

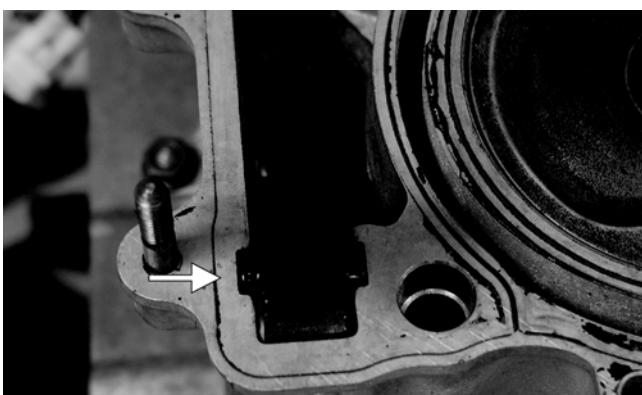
D. Couvercle de souape

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

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

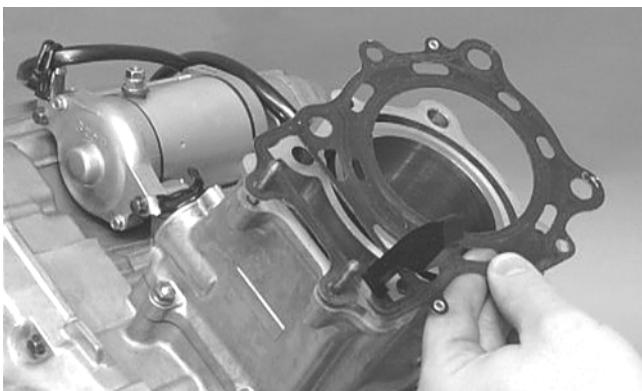
ATTENTION

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



CF058A

7. Positionnez un joint de culasse nouveau sur le cylindre. Positionnez les goupilles d'alignement et les quatre joints torique (700 seulement), puis placez la culasse sur le cylindre.

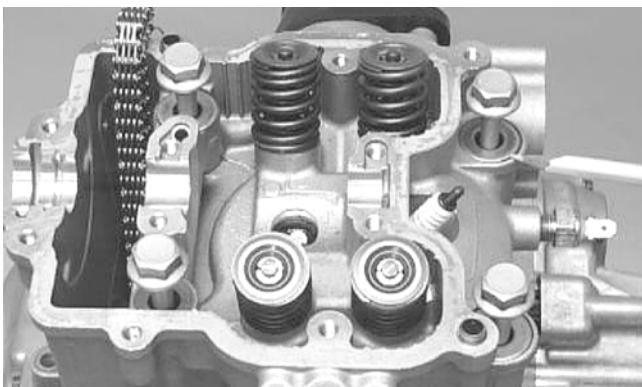


CC020D



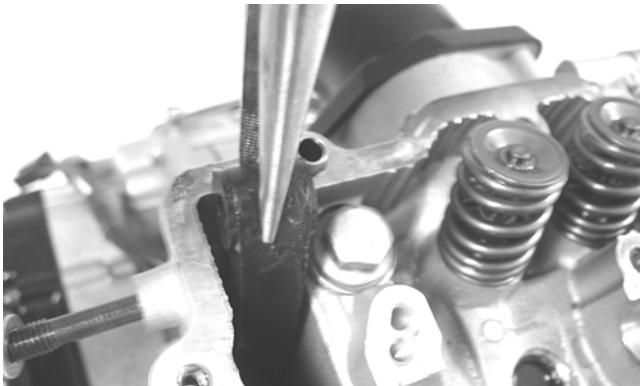
CF289A

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



CF227D

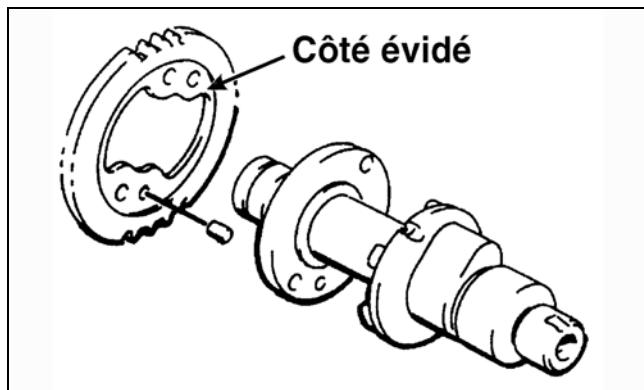
9. Installez les cinq écrous de culasse sans les serrer.
10. En alternant d'un côté à l'autre, serrez les quatre vis à capuchon (de l'étape 8) initialement à 20 lb-pi; puis en étapes de 10 lb-pi, serrez à un couple finalement de 40 lb-pi.
11. Serrez les écrous de 8 mm de l'étape 9 à 21 lb-pi et les écrous de 6 mm à 8,5 lb-pi; puis serrez les deux écrous de cylindre au carter moteur (de l'étape 4) bien.
12. Le bouchon de visite du calage étant retiré et la chaîne étant bien maintenue, faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce le piston se trouve au point mort haut.
13. Installez le guide du tendeur de la chaîne à cames arrière dans la culasse. Installez la vis à capuchon et la rondelle de l'axe pivot.



CD461

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

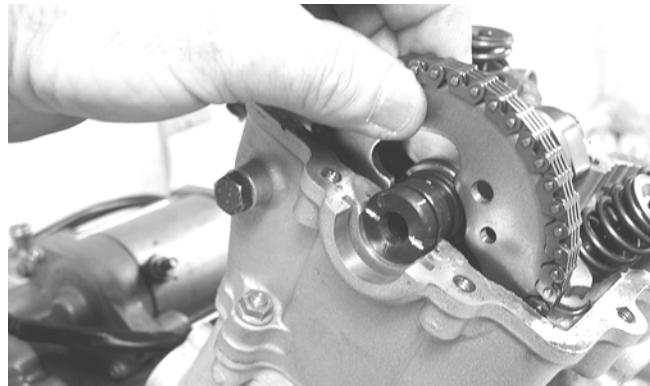
14. La goupille d'alignement étant installée dans l'arbre à cames, placez le pignon denté à cames (son côté évidé orienté vers les bossages d'arbre à cames) sur l'arbre à cames sans le serrer. À ce stade, «n'asseyez» pas le pignon de chaîne sur l'arbre.



732-307B

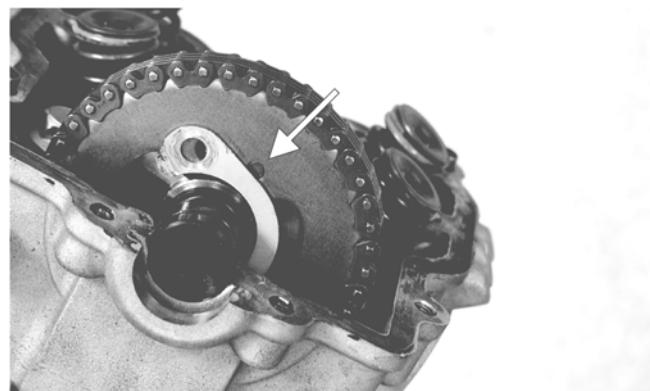
15. Les bossages de came étant orientés vers le bas (vers le piston), faites passer le bloc arbre à cames/pignon denté à travers la chaîne et vers sa position assise, puis enroulez la chaîne autour du pignon denté.

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



CD463

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



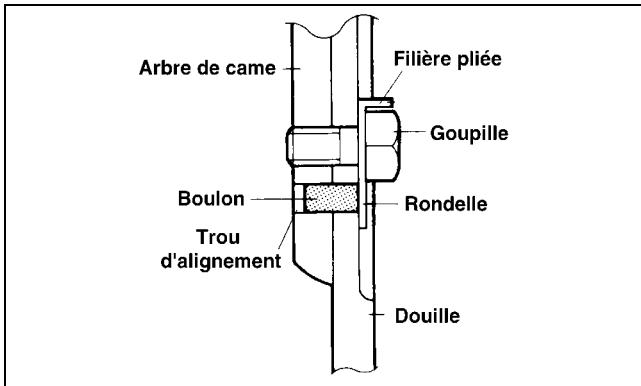
CF013A

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

ATTENTION

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

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

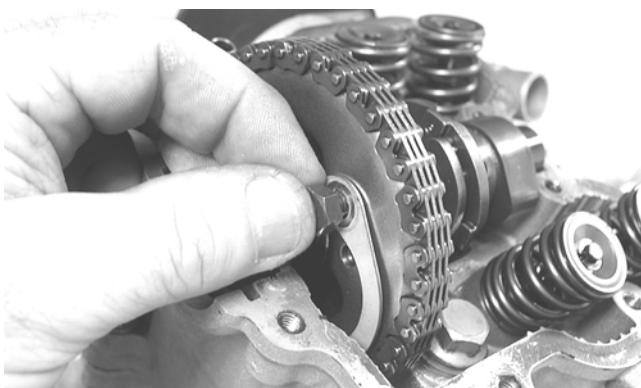


ATV-1027

ATTENTION

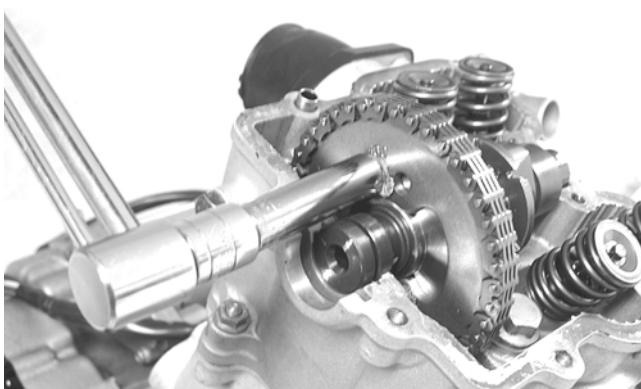
Assurez-vous d'installer la rondelle à languette correctement de manière à ce qu'elle recouvre le trou d'alignement du pignon denté. Si la goupille d'alignement se déloge, le moteur sera gravement endommagé.

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



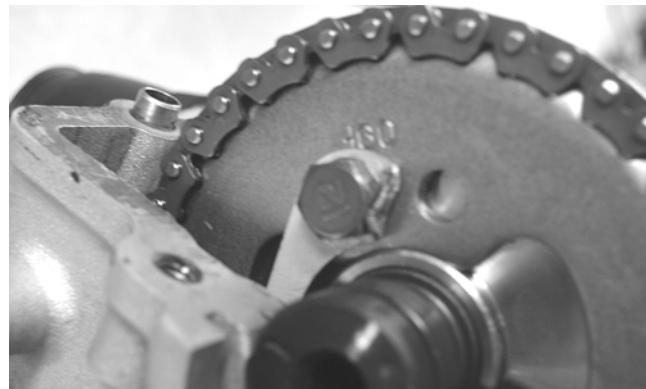
CD464

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



CD465

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



CD466

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

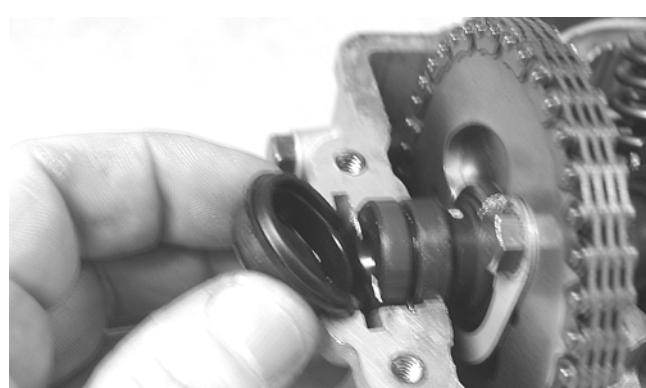


CC012D

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

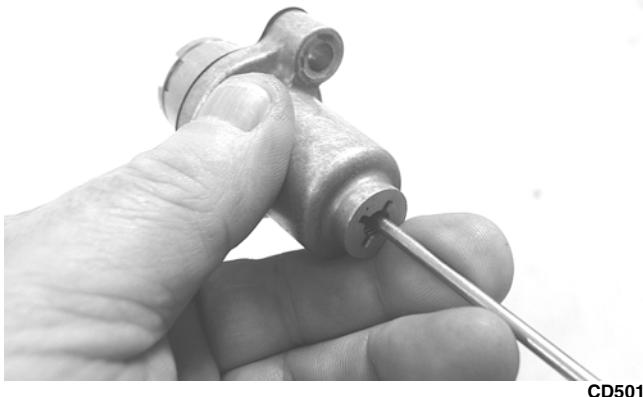
ATTENTION

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



CD468

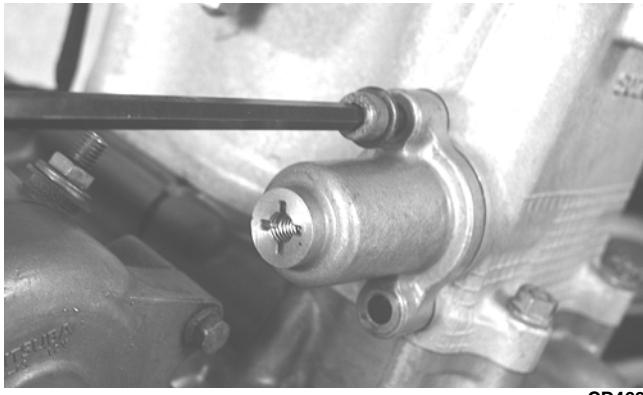
23. Retirez la vis à capuchon de l'extrémité du tendeur de chaîne; puis, à l'aide d'un tournevis à bout plat, faites tourner la vis de réglage qui se trouve à l'intérieur du tendeur dans le sens horaire, jusqu'à ce qu'elle touche le fond.



CD469

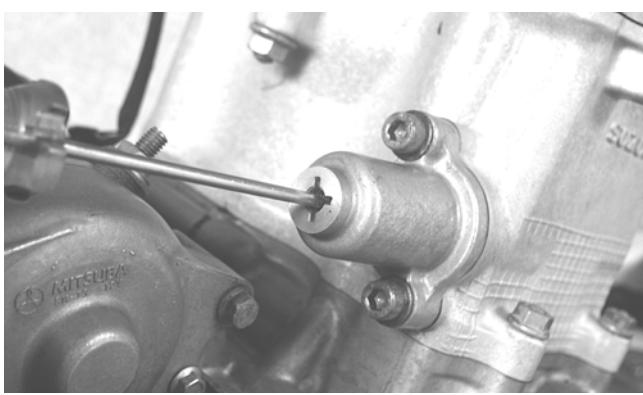
■REMARQUE: L'arbre de réglage pénétrera dans le tendeur au fur et à mesure que vous faites tourner la vis de réglage dans le sens horaire. La tension de l'arbre de réglage sera relâchée à l'étape 25.

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

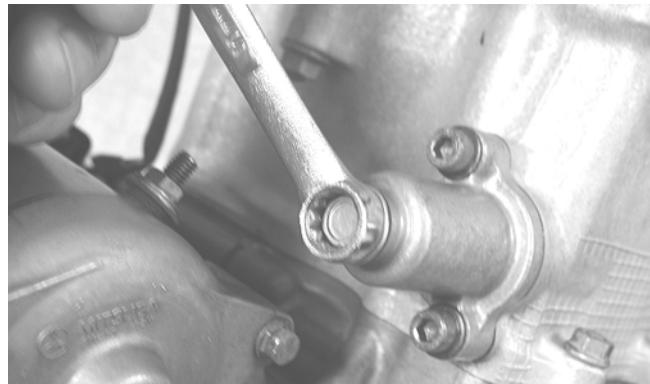


CD470

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

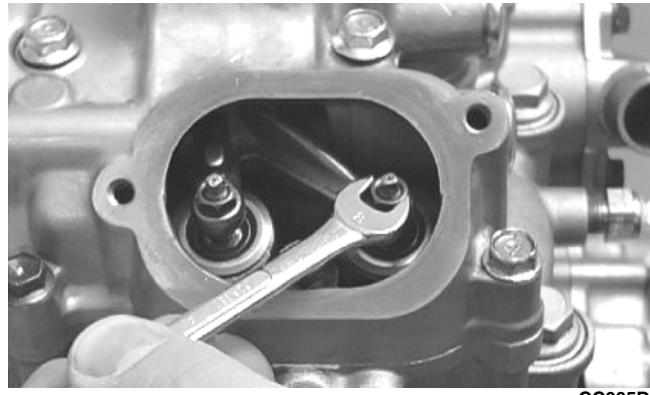


CD471



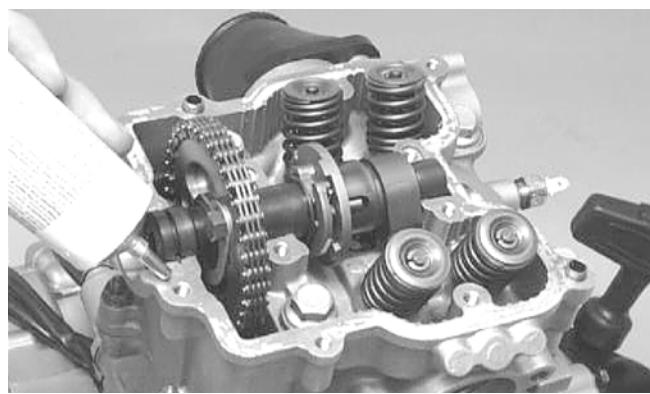
CD471

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



CC005D

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

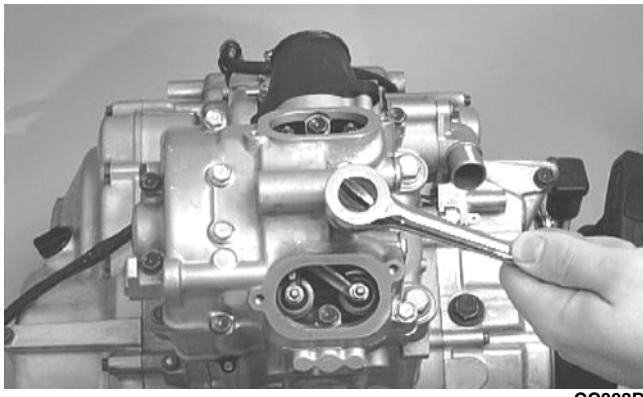


CC275D

28. Positionnez le couvercle de soupape.

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

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



CC003D

30. En alternant d'un côté à l'autre et en procédant à partir du centre et en allant vers l'extérieur, serrez les vis à capuchon (de l'étape 29) à 8,5 lb-pi.
31. Ajustez le jeu soupape/poussoir (voyez Mise au point périodique).
32. Positionnez les deux couvercles de soupapes en vous assurant que les vis à capuchon sont les bonnes pour chaque couvercle. Serrez à 8,5 lb-pi.



CC001D

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

Composants du côté gauche

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

À CE STADE

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

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

Retrait des composants du côté gauche

- A. Couvercle de magnéto extérieur**
- B. Pompe à eau**
- C. Couvercle**
- D. Bloc rotor/volant moteur**

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



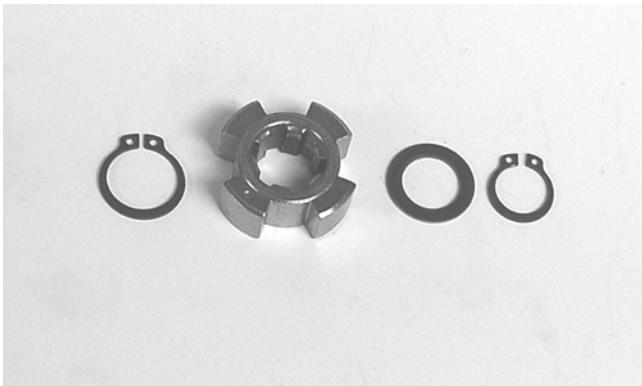
FI085A

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

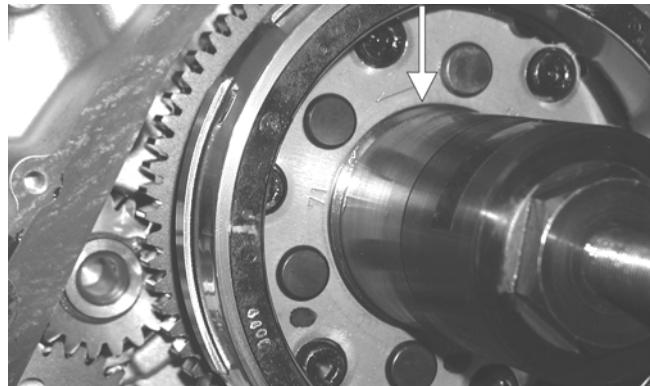
■REMARQUE: Il peut être nécessaire d'utiliser un extracteur à deux mâchoires pour déposer le mécanisme de déclenchement.



CD920



GZ254



CD939A

5. Desserrez les colliers qui fixent le tuyau de liquide de refroidissement à la pompe à eau, puis retirez le tube de raccordement de la culasse. Prenez note du joint torique.
6. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au moteur, puis retirez la pompe à eau.
7. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle du côté gauche au carter moteur en prenant note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage.
8. Retirez le couvercle à l'aide d'un extracteur de boîtier latéral approprié. Prenez note du joint et des deux goupilles d'alignement.
9. Retirez l'écrou qui fixe le rotor de magnéto au vilebrequin, puis installez l'adaptateur de l'extracteur de rotor de magnéto.

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

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

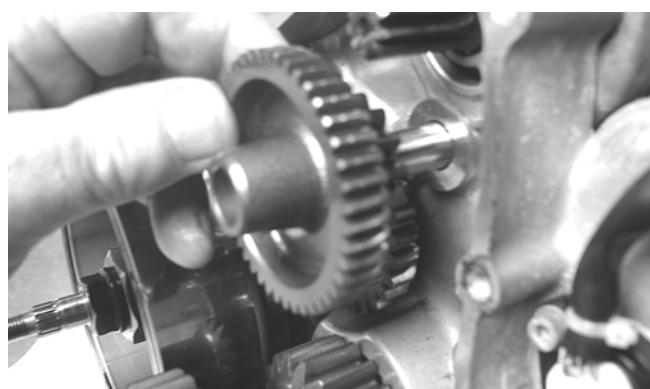


PR441



CD940A

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



CD136



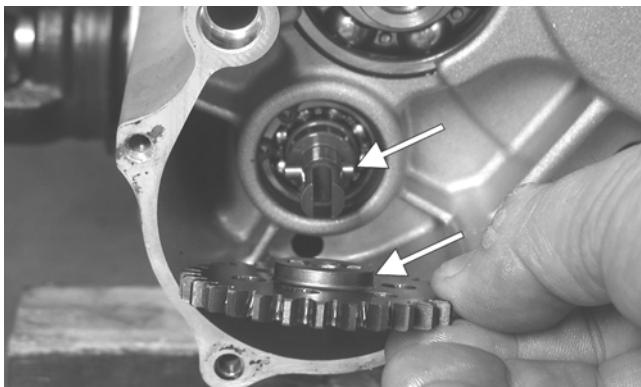
CD140

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



CD944

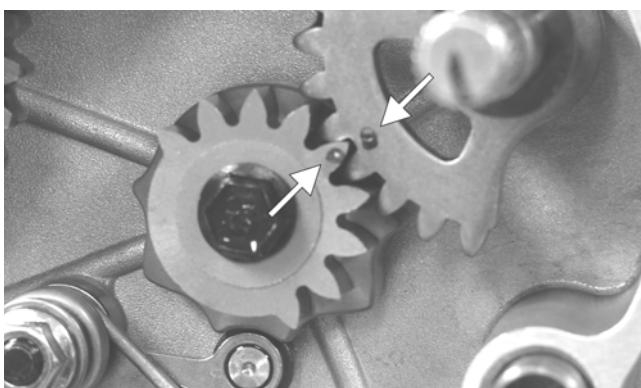
13. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à eau, puis retirez l'engrenage en prenant note de l'orientation de ses côtés en prévision de l'assemblage. Prenez également note de la goupille d'alignement de l'engrenage mené.



CD952A

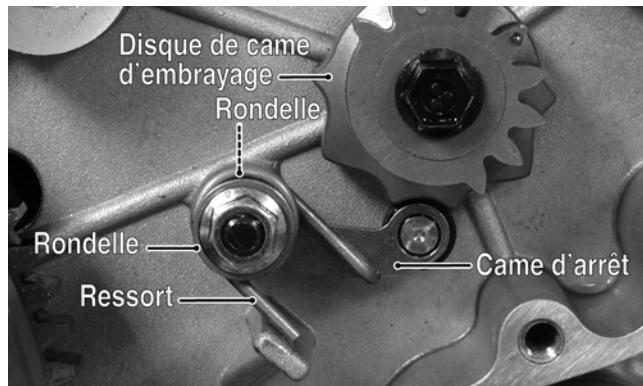
■REMARQUE: Un conduit d'huile se trouve sous le bloc engrenage mené/engrenage d'entraînement. Ce conduit devrait être bouché avant le retrait de l'engrenage mené et de l'engrenage d'entraînement, sous peine de perdre une goupille d'alignement dans le carter moteur.

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



PR430A

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



PR434A

Révision des composants du côté gauche

INSPECTION DE L'EMBRAYAGE/ENGRENAGE DU DÉMARREUR

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



FI569

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



FI572

REEMPLACEMENT DE L'ENSEMBLE D'EMBRAYAGE DU DÉMARREUR

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



FI570

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



FI576A



FI578

REPLACEMENT DU ROULEMENT D'ENGRENAGE DU DÉMARREUR

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



FI583

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



FI580

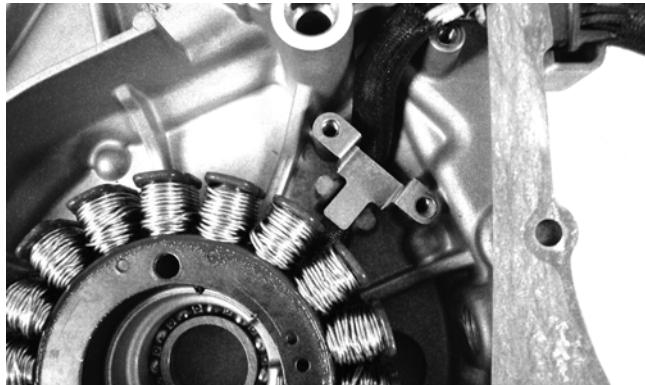
INSPECTION DE L'ASSEMBLAGE DU COUVERCLE DE BOBINE DE STATOR/MAGNÉTO

1. Inspectez la bobine de stator à la recherche de fils brûlés ou décolorés, de clips de retenue cassés ou manquants ou de vis à capuchon lâches.

- Inspectez les roulements dans le boîtier de la magnéto en vérifiant la présence de décoloration, de résistance de rotation et le bon réglage des alésages de roulement.

REEMPLACEMENT DU BOBINE DE STATOR/CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN

- Retirez les trois vis à capuchon fixant la bobine du stator, les deux vis à capuchon fixant le capteur de position du vilebrequin et une vis à capuchon se trouvant sur la fixation du faisceau.
- Retirez la bague isolante en caoutchouc du boîtier, retirez ensuite le capteur de position de la bobine du stator/vilebrequin. Prenez note de la position de fixation du faisceau sous le capteur de position du vilebrequin.



FI590

- Installez le nouvel assemblage de stator et fixez-le à l'aide de trois vis à capuchon "patch-lock" nouveaux. Serrez à un couple de 15 lb-pi.
- Mettez en place l'agrafe de retenue du faisceau de fils du stator; installez ensuite le capteur de position du vilebrequin et fixez-le à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez bien.
- Installez l'agrafe de retenue du câble supérieur et fixez-la avec une vis à capuchon. Serrez bien.

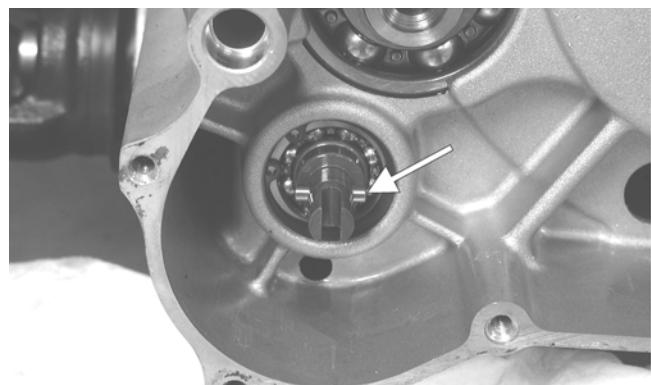


FI595A

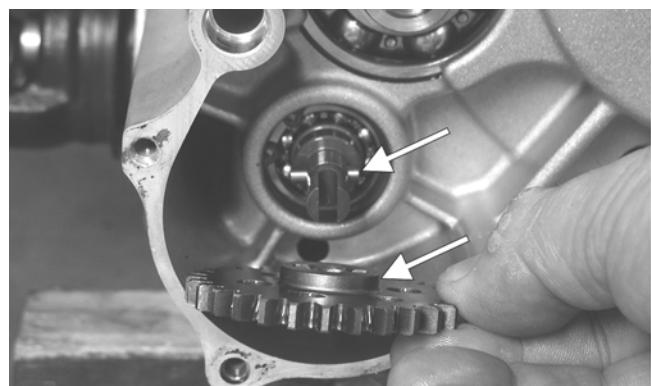
Installation des composants du côté gauche

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

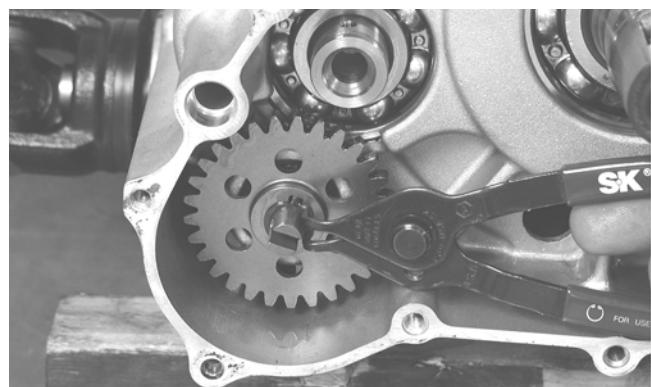
- Installez la goupille d'alignement de l'engrenage d'entraînement de la pompe à eau, de même que l'engrenage d'entraînement (son côté plat orienté vers l'extérieur, tel que remarqué lors du retrait), puis fixez le tout à l'aide du collier de retenue.



CD950A



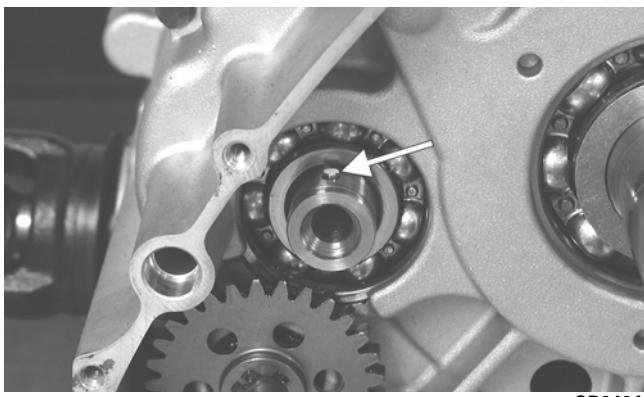
CD952A



CD949

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

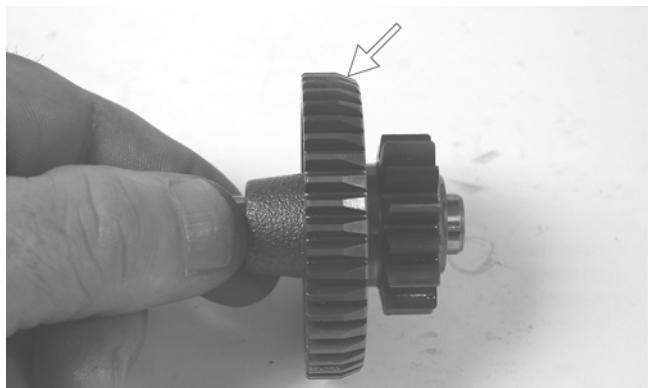
2. Installez la goupille motrice de l'engrenage mené de la pompe à eau, de même que l'engrenage mené (son côté biseauté orienté vers l'extérieur, tel que remarqué lors du retrait), puis fixez le tout à l'aide du collier de retenue.



CD944

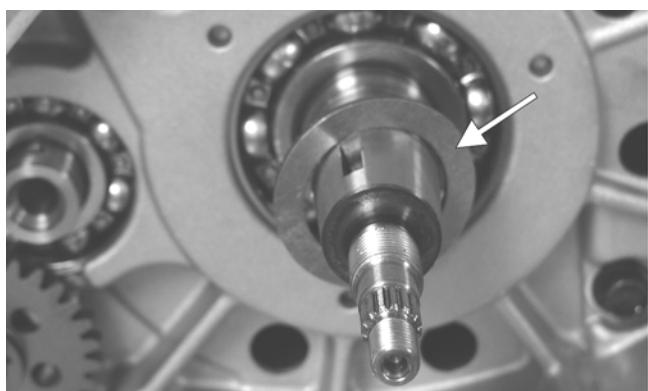


CD946A

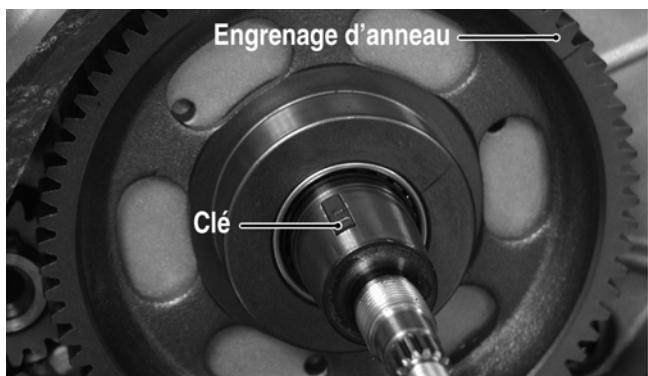


PR447A

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



CD948A



CD940B

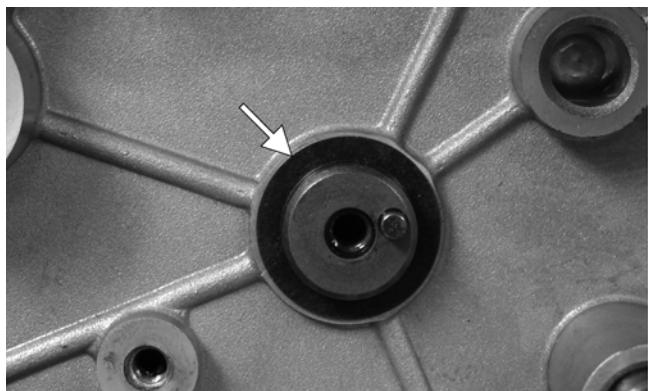
■REMARQUE: Le côté pointu du collier de retenue devrait être orienté vers l'extérieur.

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

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



CD139

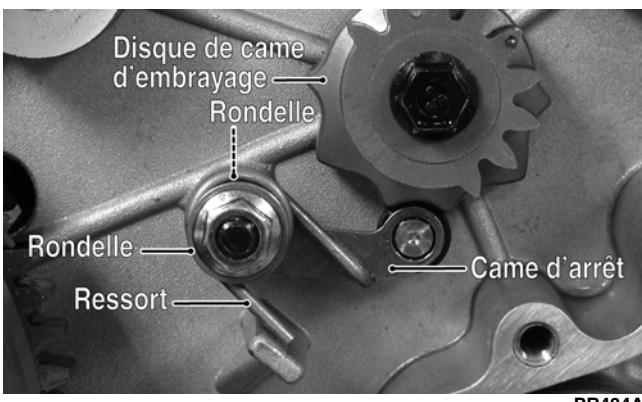


PR433A



CD934

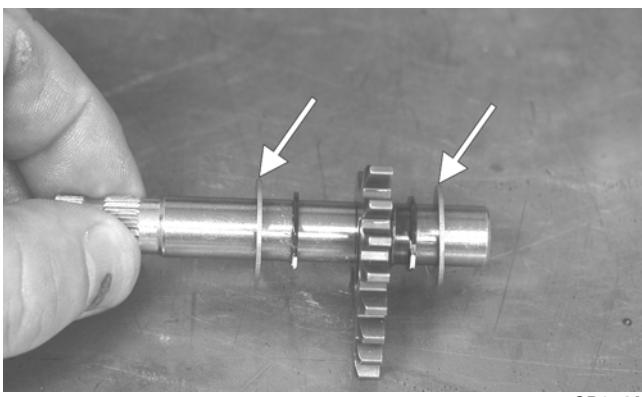
6. Installez la came d'arrêt, le ressort et les deux rondelles (rondelle le plus large à prêt d'écrou); puis enduisez les filets sur le goujons de montage avec Loctite rouge n° 271 et installez l'écrou. Serrez à 8 lb-pi.



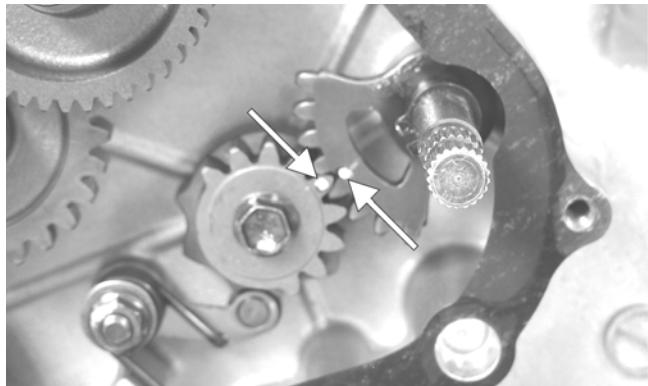
PR434A

■REMARQUE: Tournez la plaque de came d'embrayage pour faire en sorte qu'elle s'enclique sans liaison.

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



CD954A



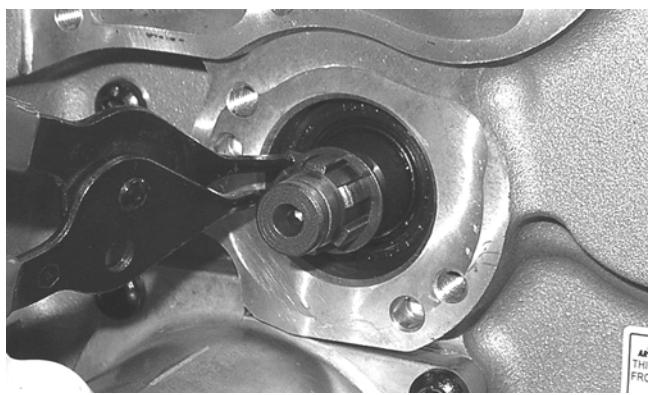
CD927A

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

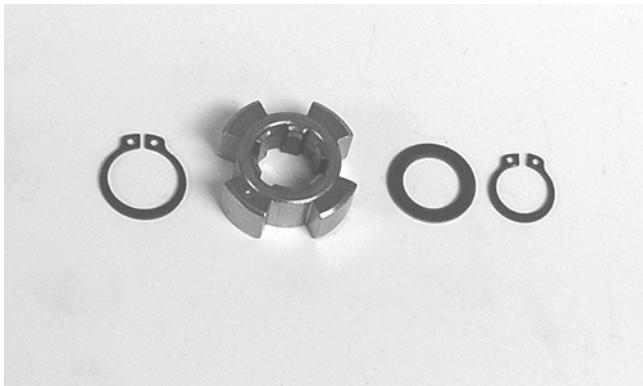


PR431A

9. Installez le couvercle de la magnéto et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
10. Positionnez la bague sur le vilebrequin en vous assurant qu'elle contienne un nouveau joint torique lubrifié. Serrez l'écrou d'épaulement à 25 lb-pi.
11. En alternat d'un côté à l'autre, serrez les vis à capuchon (de l'étape 9) à 8 lb-pi.
12. Nettoyez soigneusement l'arbre de renvoi et les cannelures du déclencheur, puis posez l'anneau à ressort interne sur l'arbre; mettez ensuite du Loctite n° 620 vert sur le déclencheur et les cannelures de l'arbre de renvoi et remontez le déclencheur. Fixez avec une rondelle plate et un anneau à ressort extérieur.

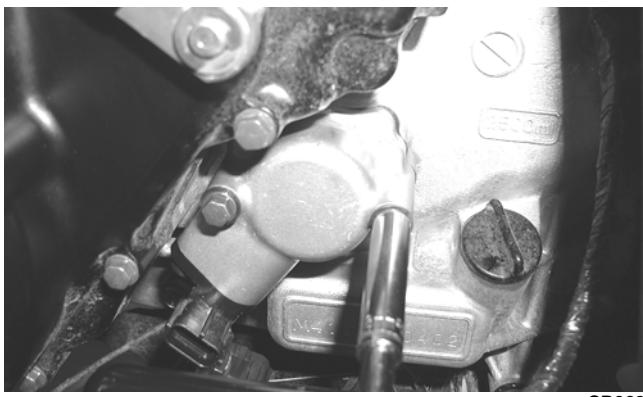


GZ253



GZ254

13. En utilisant un joint nouveau, installez le logement de capteur de vitesse sur le carter moteur et fixez-le avec des deux vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.



CD069

14. Positionnez la pompe à eau et fixez-la à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez à 8 lb-pi.

■REMARQUE: Assurez-vous que l'arbre à rainure de la pompe à eau est aligné avec la gorge de l'arbre d'équilibrage.

15. Raccordez le tube de raccordement à la pompe à eau et à la culasse en vous assurant que le joint torique est correctement positionné.
16. Installez le bras de changement de vitesse sur son arbre en vous assurant que les repères inscrits lors du retrait sont alignés. Serrez bien.
17. Positionnez le joint et le couvercle de magnéto extérieur sur le couvercle du côté gauche, puis serrez à 6 lb-pi bien les quatre vis à capuchon.

Composants du côté droit

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

À CE STADE

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

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

Retrait des composants du côté droit

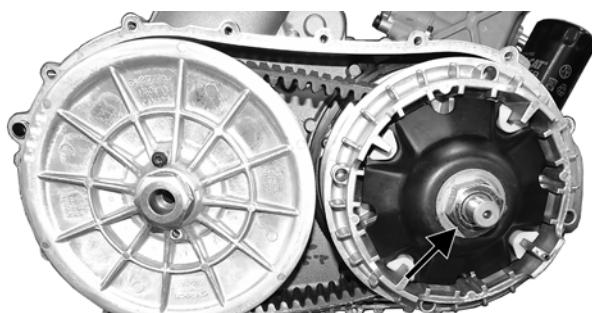
- A. Couvercle de la courroie trapézoïdale**
- B. Poulie menée**
- C. Couvercle de l'embrayage**
- D. Pompe à huile**

1. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de CVT; puis, à l'aide d'un maillet de caoutchouc, frappez délicatement sur les languettes du couvercle afin de desserrer celui-ci. Prenez note des deux goupilles d'alignement.

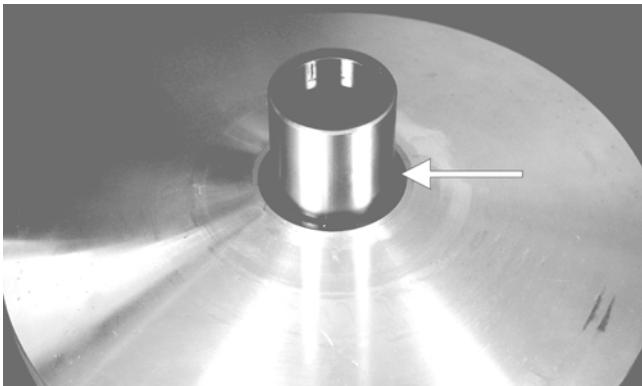


XR089

2. Retirez l'écrou qui fixe le plateau d'entraînement amovible, puis retirez celui-ci. Prenez note du collet d'espacement.

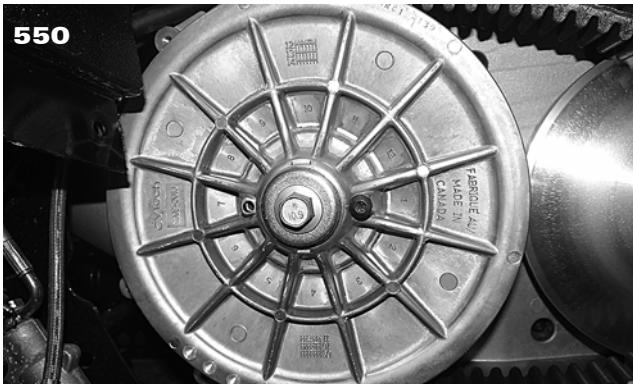


CF364A



CD966A

3. Retirez la courroie trapézoïdale.
4. Retirez la boulon (550) ou l'écrou (700) qui assujettit le bloc mené stationnaire, puis retirez celui-ci.



H1-019



PR388

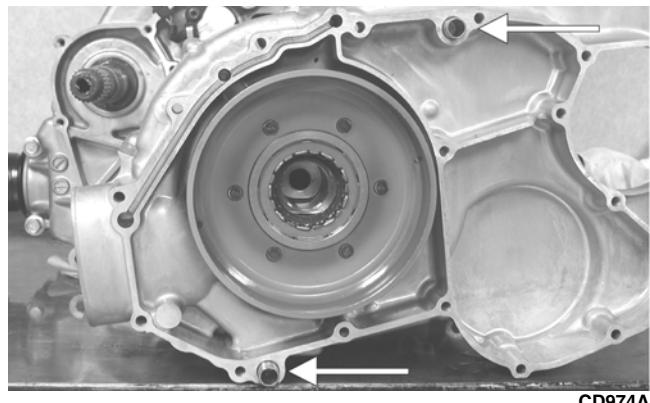
5. Retirez le plateau d'entraînement stationnaire.
6. Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de l'embrayage. Prenez note de l'emplacement des vis à capuchon de longueurs différentes en prévision de l'assemblage. Retirez délicatement le couvercle à l'aide d'un maillet de caoutchouc. Prenez note des deux goupilles d'alignement.



CD973A

ATTENTION

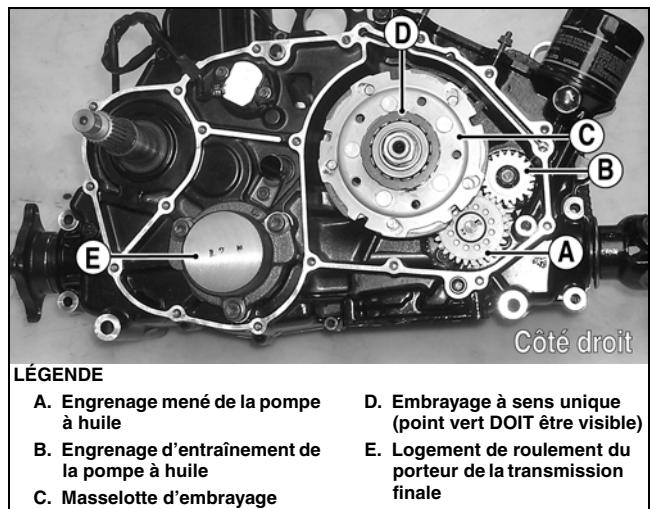
Lors du retrait du couvercle, prenez garde à ne pas endommager son joint.



CD974A

■**REMARQUE:** Pour les étapes 7 à 13, voyez l'illustration CC829B.

■**REMARQUE:** Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.



CC829B

7. Retirez l'embrayage à sens unique (D) du logement de l'embrayage. Prenez note de l'emplacement du point d'alignement vert (ou du mot OUTSIDE) en prévision de l'assemblage.

8. Retirez le logement de l'embrayage du couvercle de l'embrayage à l'aide d'une presse hydraulique. Prenez note du collet d'espacement d'entraînement fixe gauche et du joint torique qui s'y trouvent.



CF085

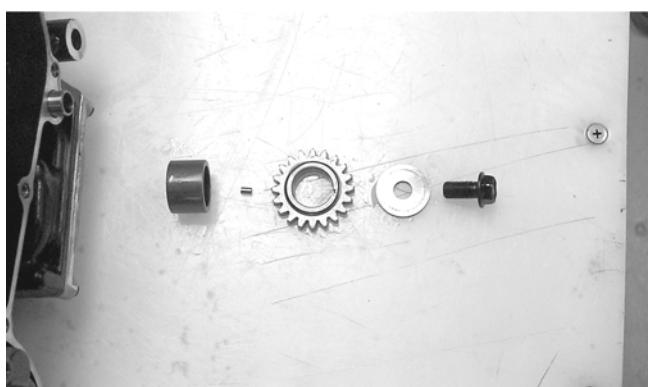


PR410A

11. Retirez la vis à capuchon qui fixe l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile (B). Prenez note de la vis à capuchon, de la rondelle, de la goupille et du collet d'espacement.

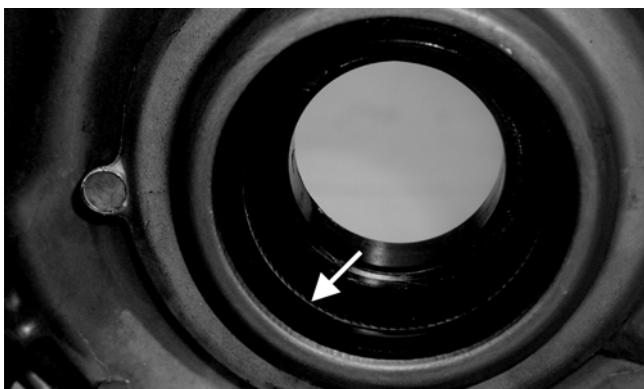


CC596



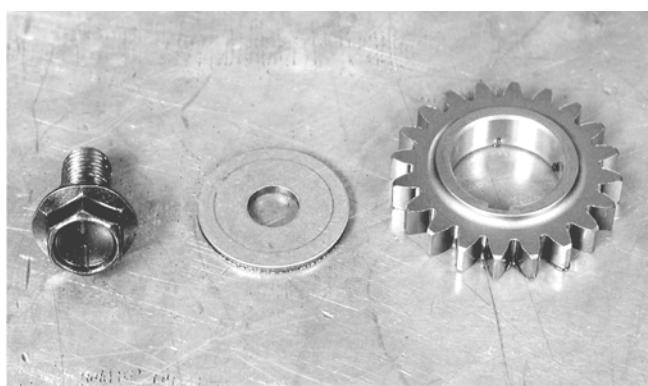
CC606

■REMARQUE: Prenez note de la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage et inspectez-la.



CF088A

9. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le commutateur de position d'engrenage; puis retirez le commutateur.
10. Retirez l'écrou (à filetage à gauche) qui fixe la mas-selotte d'embrayage (C).

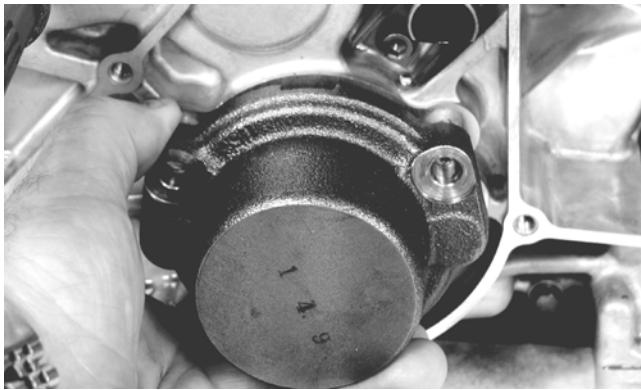


CD987



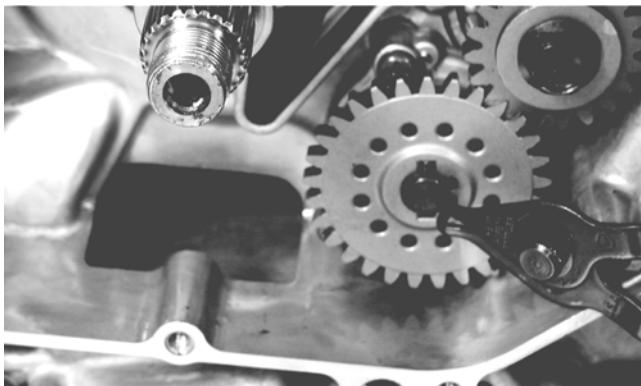
CD993

12. À l'aide d'un clé à frapper, retirez les vis à capuchon qui fixent le logement de roulement du porteur de la transmission finale (E), puis retirez le logement et prenez note des deux goupilles d'alignement.

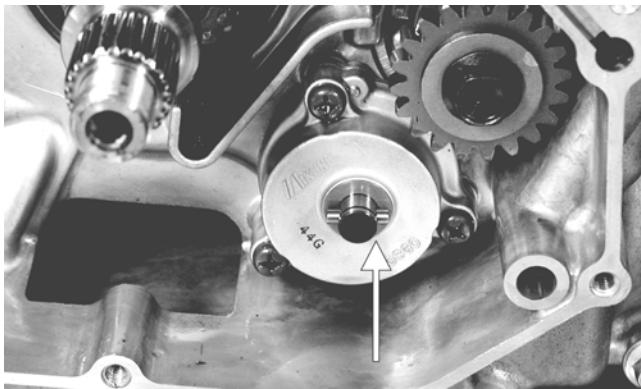


CD999

13. Retirez le collier de retenue qui fixe l'engrenage mené de la pompe à huile (A), puis retirez l'engrenage en prenant note de l'orientation de ses côtés en prévision de l'assemblage. Prenez également note de la goupille et de la rondelle.



CD984



CD985A

14. À l'aide d'un tournevis à frapper, retirez les trois vis à tête cruciformes qui fixent la pompe à huile, puis retirez celle-ci.

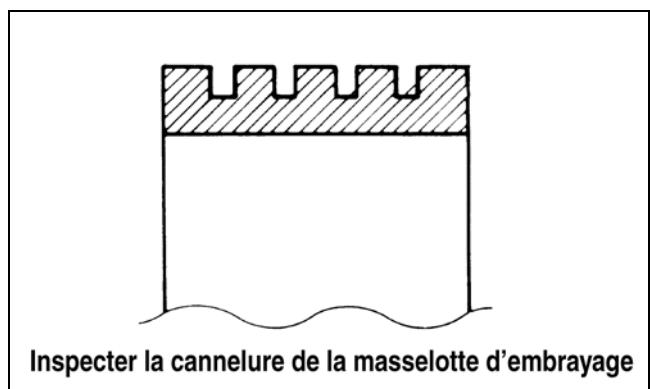


CD988

Révision des composants du côté droit

INSPECTION LA MASSELLOTTE D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

1. Inspectez les masselottes d'embrayage afin de repérer l'usure inégale, les écornures, les fissures ou les brûlures. Si tout masselotte est endommagée, remplacez l'ensemble complet.
2. Inspectez les masselottes d'embrayage afin de l'usure ou les dommages. Si tout masselotte est usée à bas de gorge, remplacez l'ensemble d'embrayage.



Inspecter la cannelure de la masselotte d'embrayage

ATV104

INSPECTION DE LOGEMENT D'EMBRAYAGE DU CENTRIFUGE

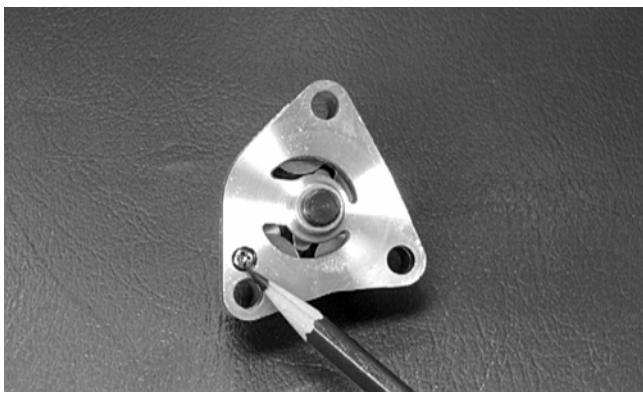
1. Inspectez le logement de l'embrayage afin de repérer les brûlures, les fissures, ou l'usure inégale.
2. Si le logement est endommagé de quelque façon que ce soit, il doit être remplacé.

INSPECTION DE L'ENTRAÎNEMENT À SENS UNIQUE PRIMAIRE

1. Insérez l'entraînement dans le logement de l'embrayage.
2. Faites tournez la bague de roulement intérieure à la main et vérifiez si elle tourne dans une seule direction.
3. Si la bague de roulement intérieure est coincée ou tourne dans les deux directions, le mécanisme d'entraînement doit être remplacé.

INSPECTION DE LA POMPE À HUILE

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



CC446D



CD999

3. Installez la pompe à huile sur le moteur, puis serrez les vis (enduite avec Loctite rouge n° 271) à 8 lb-pi.



CD988

4. Installez le collet d'espacement de l'engrenage d'entraînement de la pompe à huile sur l'arbre d'équilibrage du vilebrequin. Graissez la goupille et insérez-la dans l'arbre, puis installez l'engrenage d'entraînement en vous assurant que le côté surélevé de l'engrenage est orienté vers l'intérieur. Fixez l'engrenage à l'aide de la vis à capuchon (dont vous aurez enduit les filets de Loctite rouge n° 271) et de la rondelle. Serrez la vis à capuchon à 63 lb-pi.

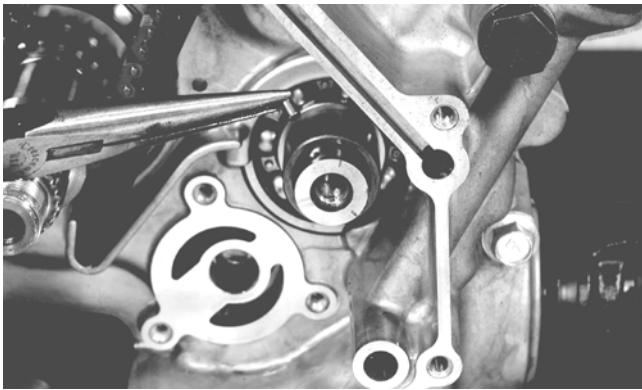


CD994

2. Installez le logement de roulements de l'arbre secondaire en vous assurant que les deux goupilles d'alignement sont correctement positionnées. Serrez les vis à capuchon à 28 lb-pi.

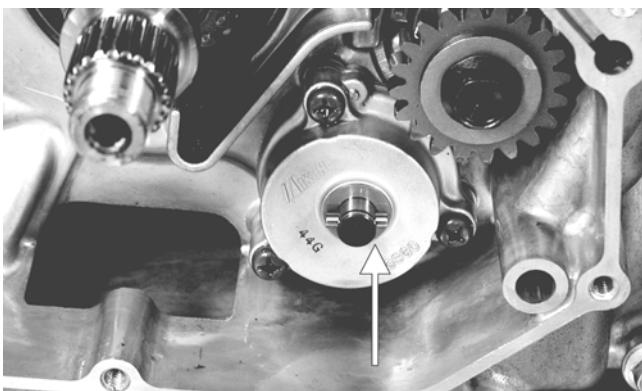


CD992



CD991

5. Graissez la goupille de l'engrenage mené et insérez-la dans l'arbre de la pompe à huile (en vous rappelant l'orientation des côtés de l'engrenage lors du retrait). Fixez le tout à l'aide d'un collier de retenue.



CD985A



CD984

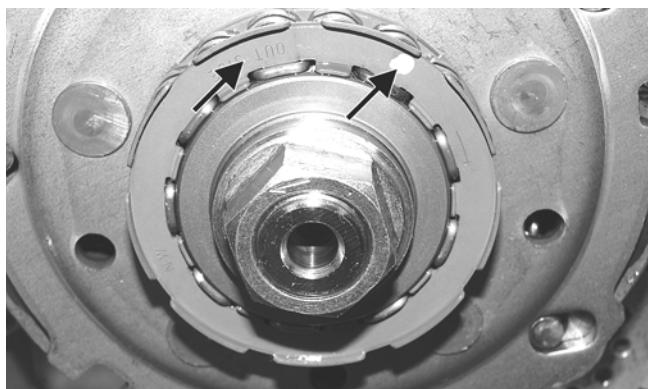
■REMARQUE: Lorsque l'installation est bien exécutée, les côtés des engrenages d'entraînement et mené sont de niveau l'un avec l'autre.

6. Installez la masselotte d'embrayage et fixez-la à l'aide de l'écrou à bride (dont vous aurez enduit les filets de Loctite rouge n° 271). Serrez le tout à 221 lb-pi.



PR410A

7. Installez les goupilles d'alignement du couvercle de l'embrayage dans le carter moteur, appliquez de l'huile sur le joint du couvercle, puis installez le joint sur le carter moteur.
8. Installez l'embrayage à sens unique sur la masselotte d'embrayage.

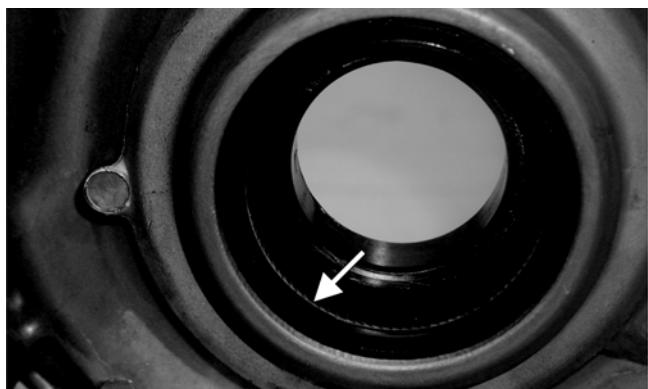


PR399A

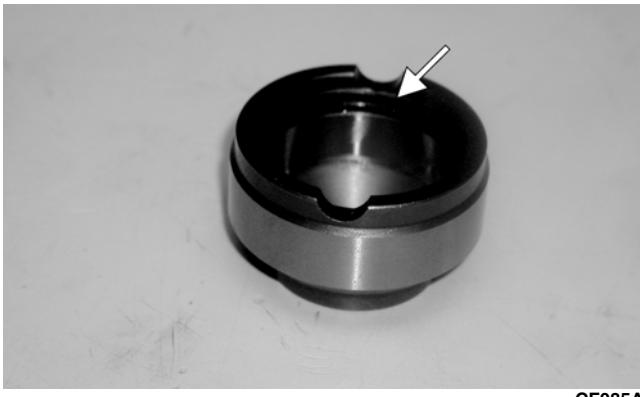
ATTENTION

Lorsque l'installation est bien exécutée, le point d'alignement vert (ou le mot OUTSIDE) qui se trouve sur l'embrayage unidirectionnel est visible.

9. Graissez légèrement la rondelle d'étanchéité du logement de l'embrayage, puis insérez le collet d'espace-ment d'entraînement fixe gauche.

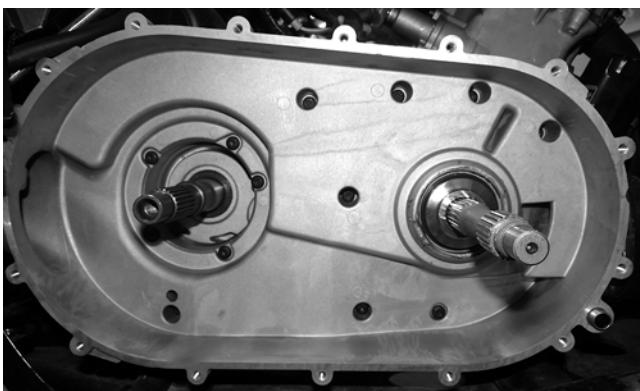


CF088A



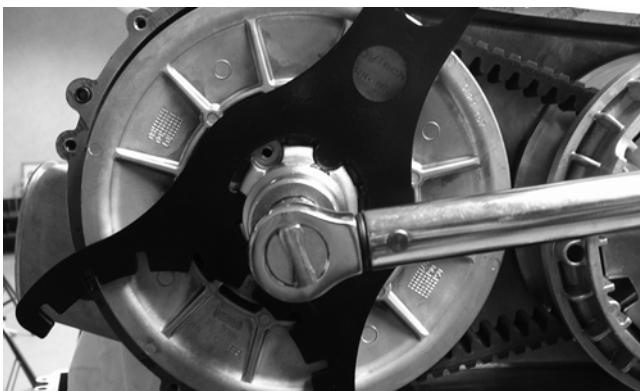
CF085A

10. Appliquez de la graisse sur les bords extérieurs du logement de l'embrayage; puis, à partir de l'intérieur du couvercle de l'embrayage, installez le logement de l'embrayage dans le couvercle à l'aide d'un maillet de caoutchouc.
11. Positionnez le bloc logement/couvercle de l'embrayage sur le carter moteur, puis fixez-le à l'aide des vis à capuchon en vous assurant que les vis de longueurs différentes sont au bon endroit. Serrez-les toutes à 8 lb-pi.



H1-023

12. Positionnez l'ensemble de poulie menée et fixez avec la boulon (550) ou l'écrou (700). Serrez à 80 lb-pi (550) ou 162 lb-pi (700).



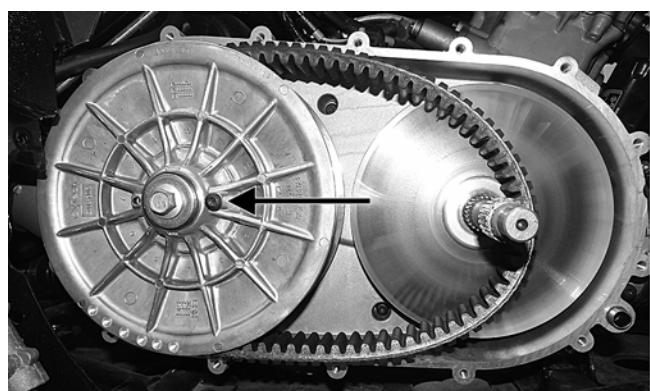
CF262

13. Serrez la vis à capuchon avec l'écrou à 60 lb-pi.



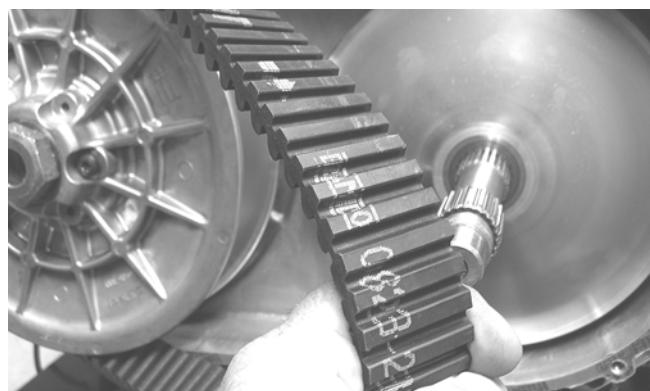
H1-019

14. Faites glisser le plateau d'entraînement stationnaire sur l'arbre d'embrayage.
15. Écartez les parois de la poulie menée en posant une vis à capuchon de la trousse d'outils dans l'un des bossages de la paroi de la poulie fixe; puis, serrez la vis à capuchon jusqu'à ce que la courroie trapézoïdale s'insère de 1/2 à 3/4 po dans la poulie menée.



H1-020A

16. Positionnez la courroie trapézoïdale sur la poulie menée et par-dessus l'arbre avant.



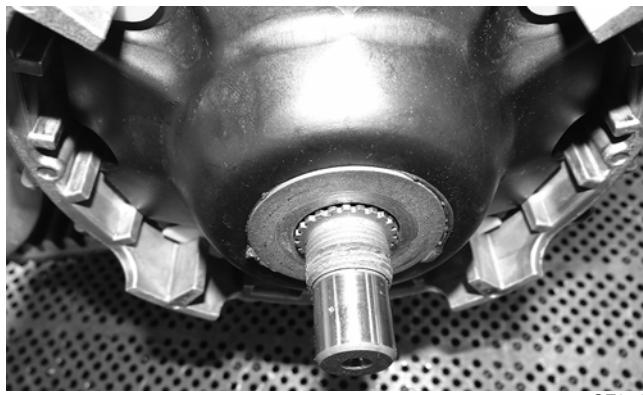
GZ085

■**REMARQUE:** Les flèches qui se trouvent sur la courroie trapézoïdale devraient pointer vers l'avant.

17. Pincez la courroie trapézoïdale en son milieu et faites glisser le collet d'espacement et l'entraînement mené amovible sur l'arbre avant. Fixez l'entraînement mené à l'aide d'une rondelle et d'un écrou (enduits de Loctite rouge n° 271). À l'aide d'un clé à ergots approprié, serrez l'écrou à 147 lb-pi (500) ou 165 lb-pi (550/700).

ATTENTION

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



■**REMARQUE:** À ce stade, la vis à capuchon peut être retirée d'entre les plateaux de la poulie menée.

18. Avec le véhicule en point mort, faites tourner les poulies et la courroie trapézoïdale dans le sens antihoraire jusqu'à ce que celle-ci soit à niveau avec le dessus de la poulie menée.
19. Positionnez le joint du couvercle de CVT, puis installez le couvercle et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Serrez les vis à capuchon à 45 lb-po.

Composants centraux du carter moteur

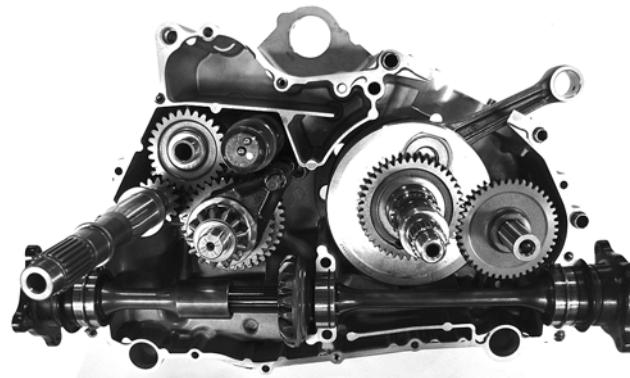
■**REMARQUE:** Cette procédure ne peut pas être accomplie lorsque le bloc moteur/transmission se trouve dans le châssis. Assurez-vous d'avoir complété au préalable les procédures de retrait des composants supérieurs, du côté gauche et du côté droit.

■**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 de droite qui fixent les moitiés du carter moteur. Prenez note de la position des vis à capuchon de longueurs différentes.
2. Retirez les vis à capuchon de gauche qui fixent les moitiés du carter moteur. Prenez note de la position des vis à capuchon de longueurs différentes.
3. À l'aide d'un Extracteur du vilebrequin/séparateur du carter et en frappant légèrement avec un maillet de caoutchouc, séparez les moitiés du carter moteur. Prenez note des deux goupilles d'alignement.

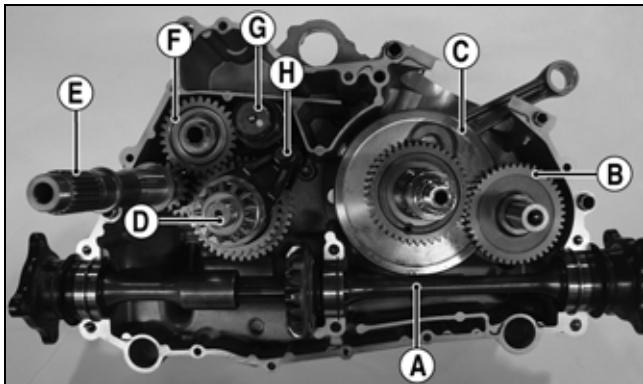
■**REMARQUE:** Afin de conserver les blocs arbres/engrenages intacts pour identification, frappez légèrement les arbres vers la moitié gauche du carter moteur lors de la séparation des moitiés.



Désassemblage d'une moitié du carter moteur

■**REMARQUE:** Pour les étapes 1 à 7, voir l'illustration PR787A.

■**REMARQUE:** Pour faciliter l'installation, il est conseillé de garder les assemblages ensemble et DANS L'ORDRE.

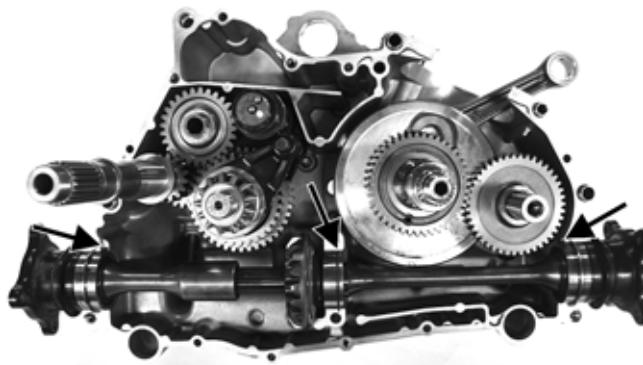


LÉGENDE

- | | |
|-----------------------------|---|
| A. Arbre mené secondaire | F. Pignon intermédiaire de
marche arrière |
| B. Balancier du vilebrequin | G. Arbre de changement de
vitesse |
| C. Vilebrequin | H. Arbre d'embrayage avec deux
fourchettes |
| D. Arbre de renvoi | |
| E. Arbre de transmission | |

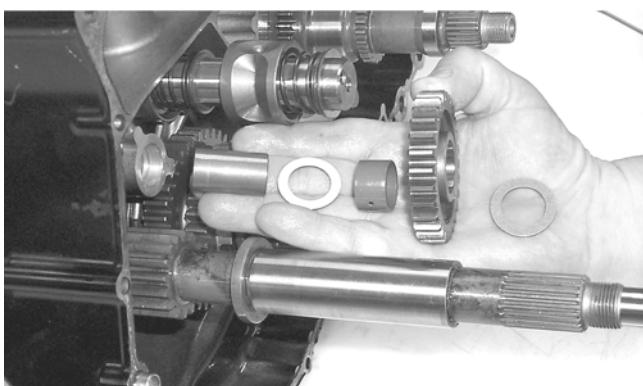
PR787A

1. Retirez l'arbre mené secondaire (A) en prenant note de l'emplacement des goupilles de position des roulements. Prenez également note de l'anneau en C de roulements.



PR787B

2. Retirez le pignon intermédiaire de marche arrière (F). Prenez note de toutes les rondelles, de l'arbre, de la bague et de l'engrenage.



CC668

3. Retirez l'arbre d'embrayage (H), puis les deux fourchettes en prenant note de l'orientation de leurs languettes en prévision de l'assemblage.
4. Retirez l'arbre de changement de vitesse (G) en prenant note de l'emplacement des deux trous à l'extrémité de l'arbre. Prenez note d'un espaceur et une rondelle.



DE677A

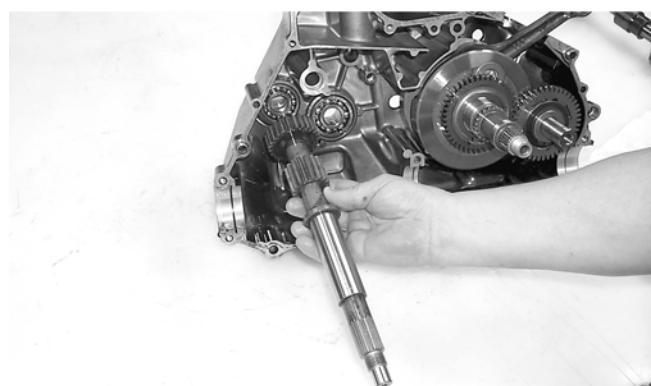
5. Retirez l'arbre de renvoi (D). Prenez note de la rondelle qui se trouve à chacune de ses extrémités.



CC674

■REMARQUE: Ne désassemblez pas l'arbre de renvoi à moins que cela ne soit nécessaire. Dans ce cas, consultez la sous-section Révision des composants centraux du carter moteur.

6. Frappez légèrement sur le carter moteur à l'aide d'un maillet de caoutchouc afin de retirer l'arbre de transmission.



CC675

7. Prenez note des repères de calage qui se trouvent sur l'engrenage du balancier du vilebrequin (B) et sur celui du vilebrequin (C) en prévision de l'assemblage, puis faites glisser l'engrenage du balancier du vilebrequin hors du balancier. Prenez note de la clavette qui se trouve dans la rainure de clavette.



CD826

8. Retirez le balancier du vilebrequin.

■REMARQUE: Le balancier du vilebrequin dispose d'une zone plate facilitant son dégagement du vilebrequin.



CD832B

9. Retirez le collier de retenue qui fixe l'arbre de l'engrenage mené de la pompe à eau.

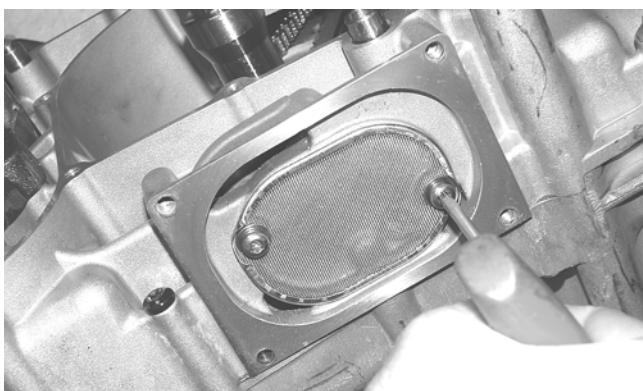
10. Retirez le vilebrequin à l'aide d'une presse hydraulique.

■REMARQUE: Utilisez un bouchon de protection afin d'éviter d'endommager les filets du vilebrequin.

11. Retirez les vis à capuchon qui fixent le capuchon de la crête d'huile, puis retirez le capuchon.

12. Retirez les deux vis qui fixent la crête d'huile, puis retirez celle-ci.

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



PR406

ATTENTION

À moins que l'engrenage d'entraînement secondaire, l'engrenage conique ou les roulements nécessitent un entretien, n'enlevez pas l'ensemble d'entraînement secondaire du carter. S'il est enlevé, le jeu d'engrènement de l'engrenage conique devra être modifié en réglant de nouveau l'arbre d'engrenage conique d'entraînement.

13. Pour enlever l'engrenage d'entraînement secondaire/engrenage conique, retirez le logement de roulement d'entraînement secondaire; enlevez ensuite l'écrou qui retient l'engrenage d'entraînement/conique sur le roulement et, à l'aide d'un maillet en plastique, sortez l'arbre du roulement. Prenez note des cales.

■REMARQUE: Les cales devraient mesurés et utilisés pour un point initiale pour régler le jeu d'engrènement.

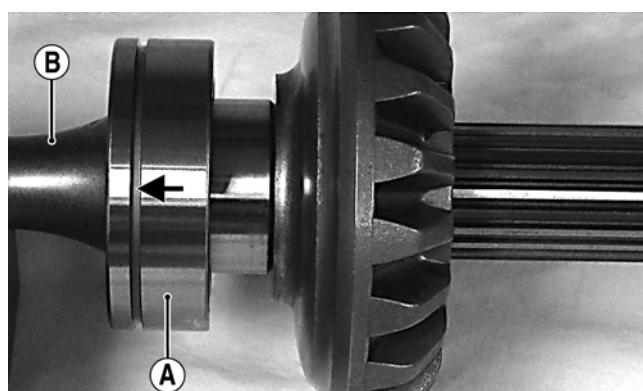
Révision des composants centraux du carter moteur

ENGRENAGES D'ENTRAÎNEMENT DE SORTIE SECONDAIRES

Préparation initiale

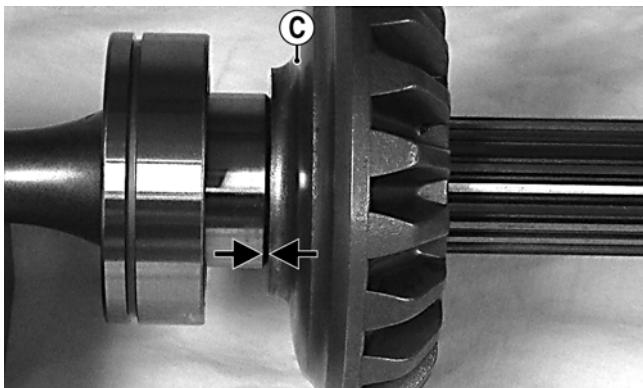
■REMARQUE: Si l'arbre mené de sortie secondaire est remplacé ou démonté, le réglage initial doit être effectué de manière à obtenir une bonne indentation. Si seulement l'arbre de transmission de sortie secondaire ou l'engrenage mené de sortie secondaire est remplacé, allez à la Correction du jeu d'engrènement dans cette sous-section.

1. Installez un nouveau roulement (A) sur l'arbre mené secondaire (B) en vous assurant que l'encoche de roulement soit dirigée dans le sens opposé des cannelures de l'engrenage mené.



MT011A

2. À l'aide d'une presse appropriée, installez l'engrenage mené (C) sur l'arbre jusqu'à ce que l'engrenage repose solidement sur l'épaulemen de l'arbre.

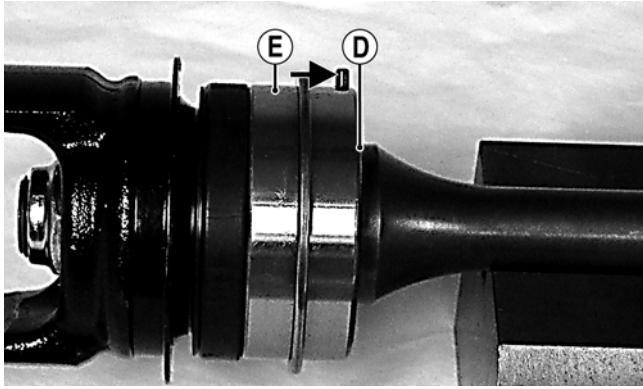


MT011B

3. Pour l'installation d'un arbre existant, débutez avec les cales qui ont été enlevées durant le démontage ou pour l'installation d'un nouvel arbre, débutez avec des cales d'environ 1,0 mm au point (D); et ensuite installez le roulement d'arbre de transmission de sortie (E) en vous assurant que la goupille de position soit dirigée vers le centre de l'arbre.

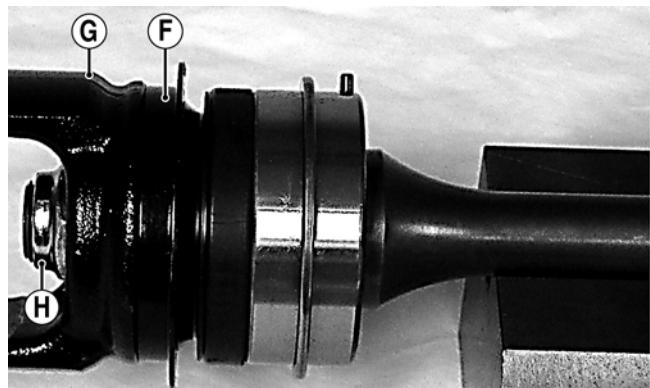


MT012



MT008A

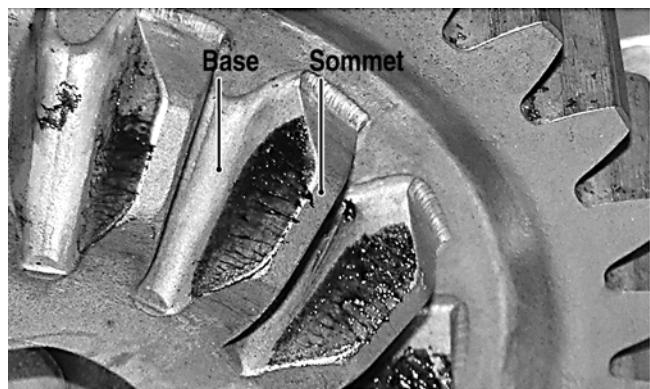
4. Installez un nouveau joint d'étanchéité (F), une chape de sortie (G) et un écrou (H) et serrez à 74 lb-pi.



MT008B

■REMARQUE: N'utilisez pas un nouvel écrou de blocage à ce moment car cette procédure peut devoir être répétée.

5. Placez l'arbre assemblé dans le boîtier de vilebrequin gauche; ensuite, enduisez légèrement les dents d'engrenage avec une aniline de traçage. Tournez les arbres plusieurs fois dans les deux sens. Le contact d'engrenage doit s'étendre de la base jusqu'au sommet des dents d'engrenage.



MT016A

6. Pour régler l'indentation, consultez le tableau suivant pour caler correctement l'arbre mené.

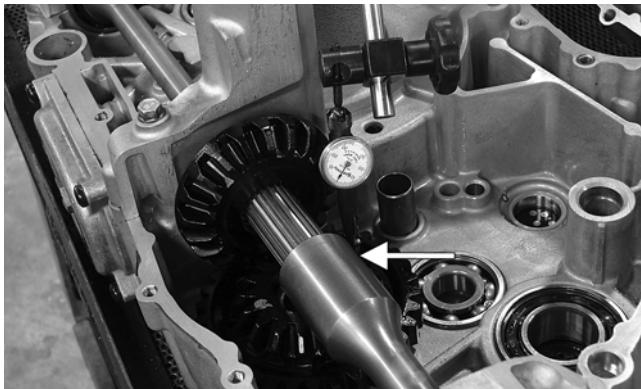
Indentation	Correction de cale
Contact au sommet	Augmentez l'épaisseur de cale
Contact à la base	Réduisez l'épaisseur de cale

7. Une fois que l'indentation appropriée est obtenue, allez à Vérification du jeu d'engrenement dans cette sous-section.

Vérification du jeu d'engrenement

- Si enlevé, installez l'arbre d'engrenage d'entraînement secondaire/d'engrenage conique dans le carter moteur; ensuite serrez l'écrou à 59 lb-pi.
- Installez le support de roulement d'entraînement secondaire; installez ensuite l'arbre mené de sortie secondaire dans le carter moteur.
- Montez le comparateur à cadran de façon que la pointe touche une dent de l'engrenage conique d'embrayage secondaire.

4. Tout en berçant l'engrenage conique d'embrayage d'avant en arrière, prenez note du jeu d'engrènement maximal indiqué par le comparateur.



MT005A

5. L'échelle de jeu d'engrènement acceptable va de 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po).

Correction du jeu d'engrènement

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

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

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

Jeu d'engrènement mesuré	Correction de cale
Au-dessous de 0,127 mm (0,005 po)	Réduisez l'épaisseur de cale
À 0,127 à 0,381 mm (0,005 à 0,015 po)	Aucune correction requise
Au-dessus de 0,381 mm (0,015 po)	Augmentez l'épaisseur de cale

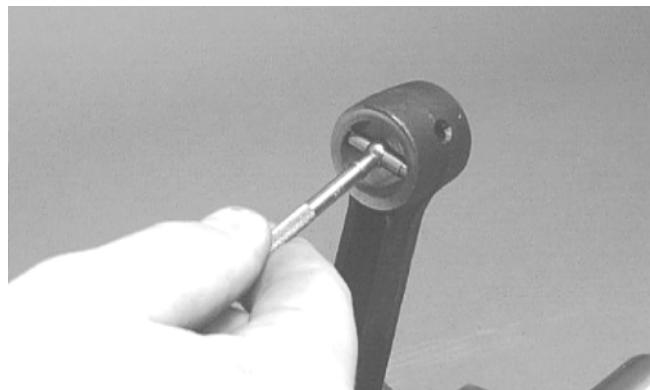
Une fois que le jeu d'engrènement et l'indentation se trouvent à l'intérieur des spécifications, appliquez le produit Loctite n° 271 rouge sur les filets de l'arbre de transmission et les filets de l'arbre mené de sortie; ensuite, à l'aide de nouveaux écrous, serrez l'écrou d'arbre de sortie à 59 lb-pi et l'écrou de chape de sortie à 74 lb-pi.

VILEBREQUIN

■REMARQUE: Le vilebrequin et la bielle d'accouplement est un ensemble non-réparable. Si tout composant est hors de spécification, l'ensemble doit être remplacé.

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

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

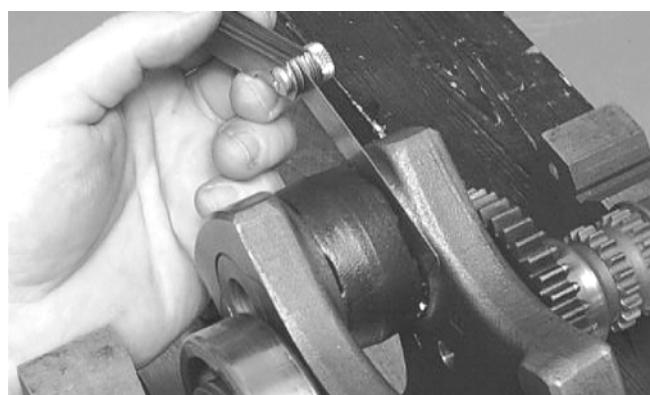
2. Le diamètre maximal ne doit pas dépasser les spécifications.

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.

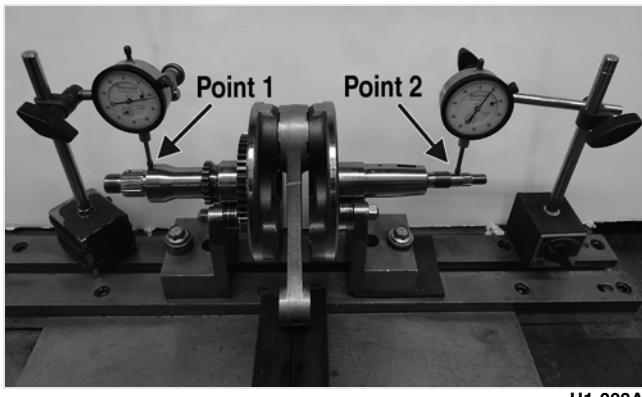


CC289D

3. L'échelle de jeu acceptable ne doit dépasser les 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.



H1-003A

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

ATTENTION

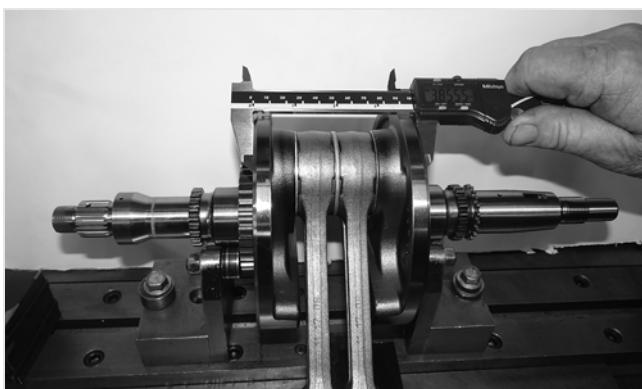
Prenez garde à soutenir la bielle lorsque vous faites pivoter le vilebrequin.

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)

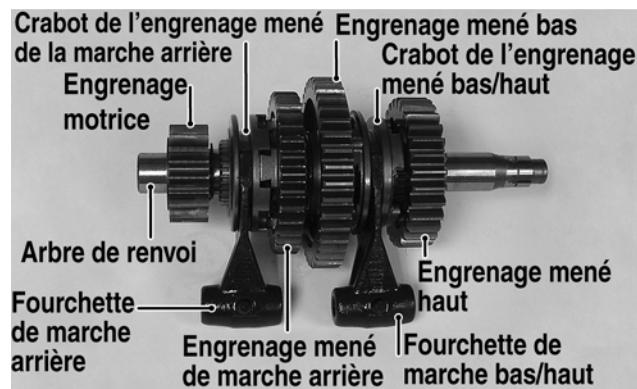
1. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurez la distance qui va du bord extérieur d'un contrepoids au bord extérieur de l'autre contrepoids.



H2-005

2. L'échelle de largeur acceptable ne doit dépasser les spécifications.

ARBRE DE RENVOI



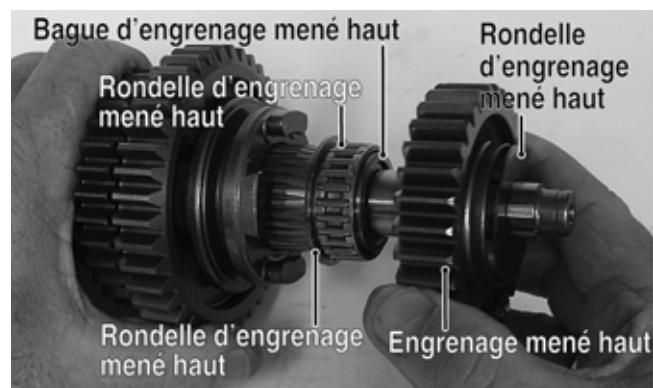
GZ281A

ATTENTION

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

Désassemblage

1. Retirez les fourchettes de boîte en notant les emplacements pour le montage; puis retirez la rondelle externe de l'engrenage mené haut, l'engrenage mené haut, le palier de l'engrenage mené haut, le coussinet de l'engrenage mené haut et la rondelle interne de l'engrenage mené haut.



GZ283A

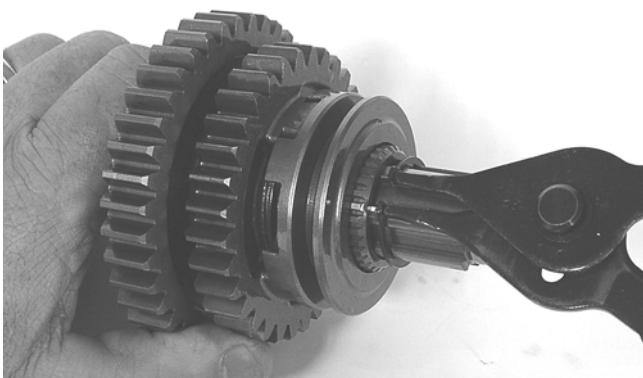
2. Retirez la roue menante; puis retirez l'anneau élastique fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet à l'arbre intermédiaire.



GZ296



GZ320



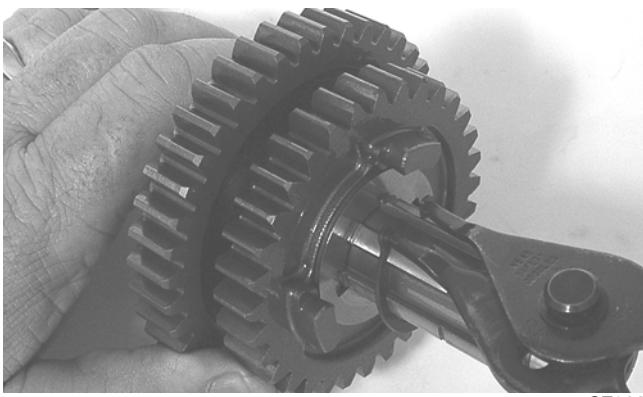
GZ312

3. Retirez le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet.



GZ313A

4. Retirez l'anneau de retenue fixant le crabot de l'engrenage mené de la marche arrière et le coussinet; puis retirez la rondelle et l'engrenage.

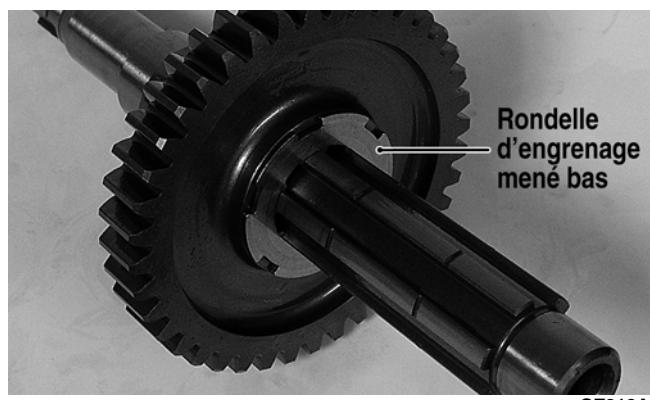


GZ314

5. Retirez la rondelle de la marche arrière menée; puis retirez la rondelle frein de l'engrenage mené bas.

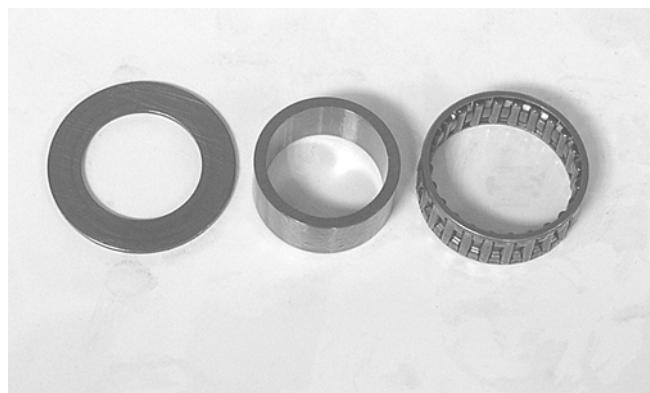


GZ319



GZ318A

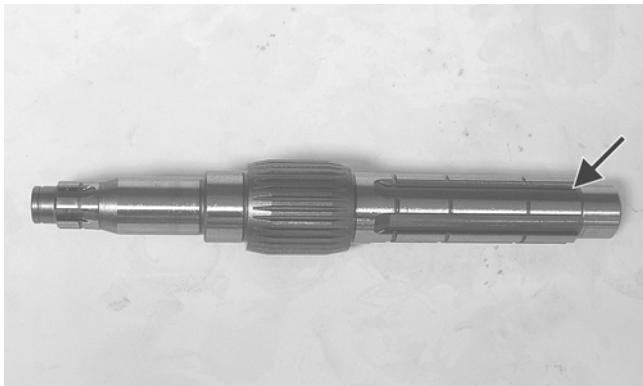
6. Retirez l'engrenage mené bas. Retenez un palier, un coussinet et un anneau de butée.



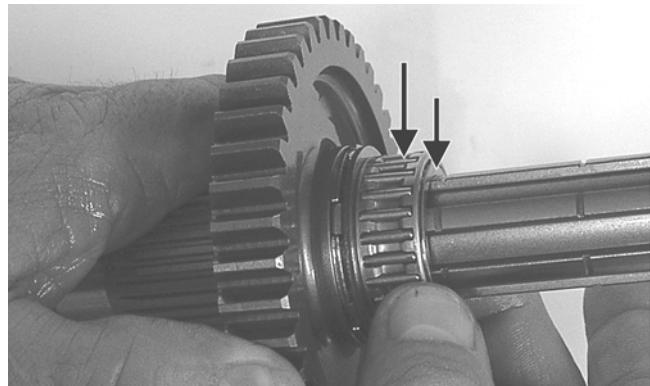
GZ316

Assemblage

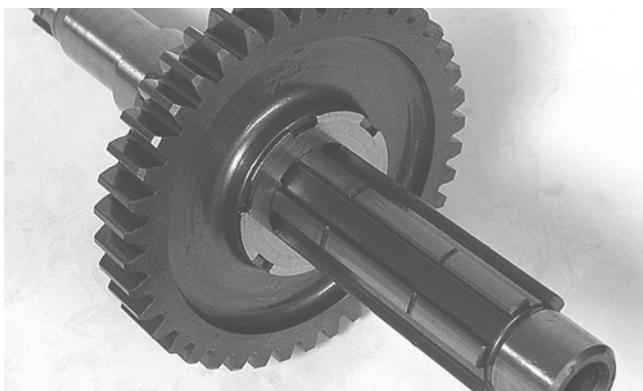
1. De l'extrémité de l'engrenage d'entraînement, installez une rondelle frein, un coussinet et un palier; puis installez l'engrenage mené bas et la rondelle.



GZ317A



GZ286A



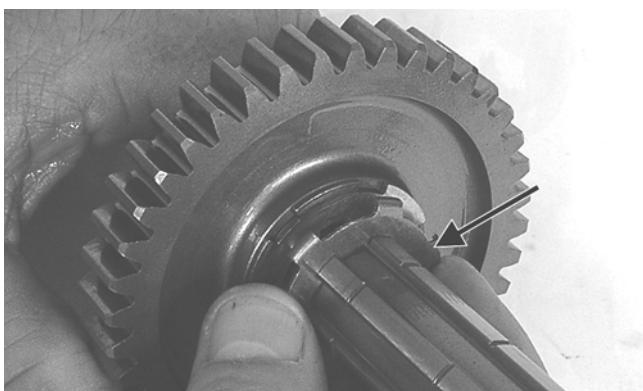
GZ319B

2. Installez la rondelle frein de l'engrenage mené bas; puis, installez la rondelle interne de l'engrenage mené de la marche arrière.

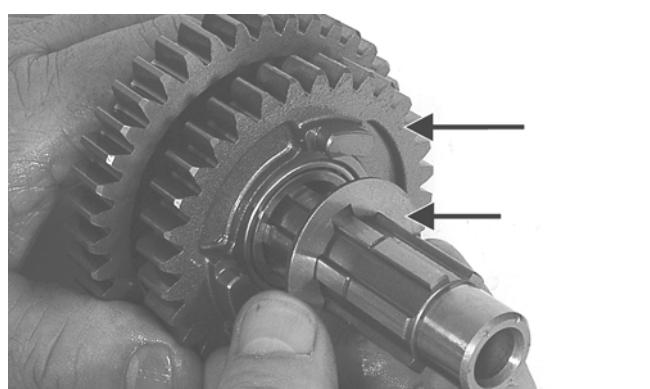


GZ287

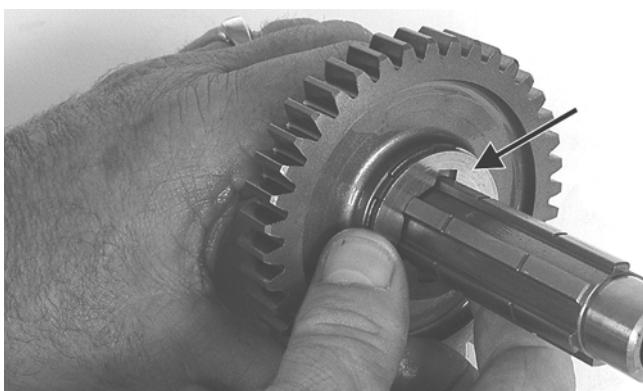
4. Installez la rondelle externe de l'engrenage mené de la marche arrière; puis fixez le montage de l'engrenage mené de la marche arrière avec un anneau de retenue.



GZ320B

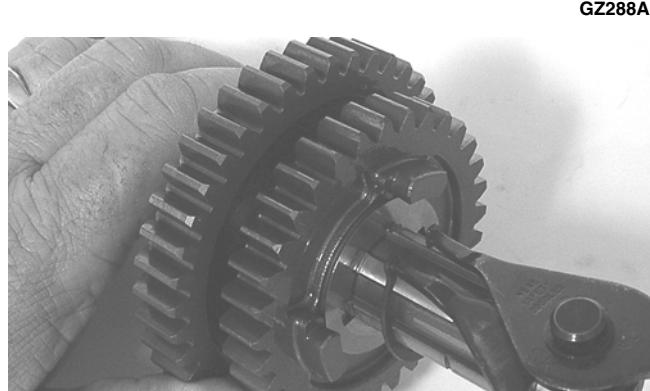


GZ288A



GZ320B

3. Installez la bague menée de marche arrière et le roulement; puis installez l'engrenage menée de marche arrière.



GZ314

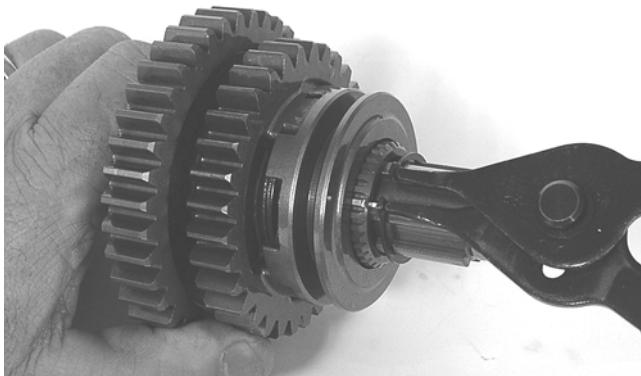
5. Installez le crabot et l'engrenage mené de la marche arrière sur l'arbre intermédiaire et fixez avec un anneau de retenue.



GZ313A

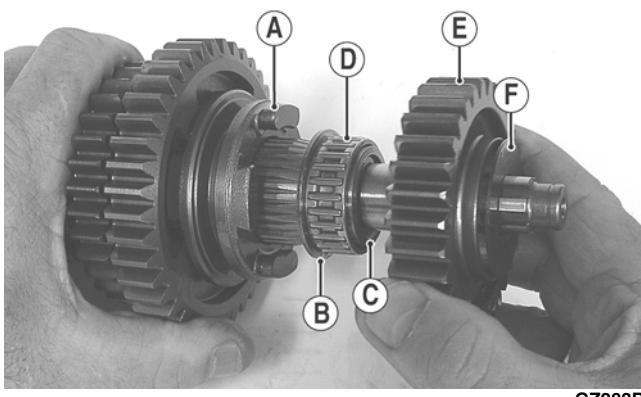


MT014



GZ312

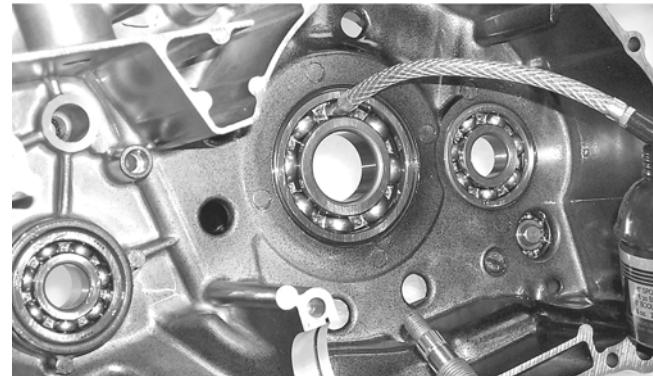
6. À l'opposé de l'extrémité de l'arbre intermédiaire, installez le crabot de l'engrenage mené haut/bas (A), l'anneau de butée (B), le coussinet (C), le palier (D), l'engrenage mené haut/bas (E) et la rondelle d'espacement (F).



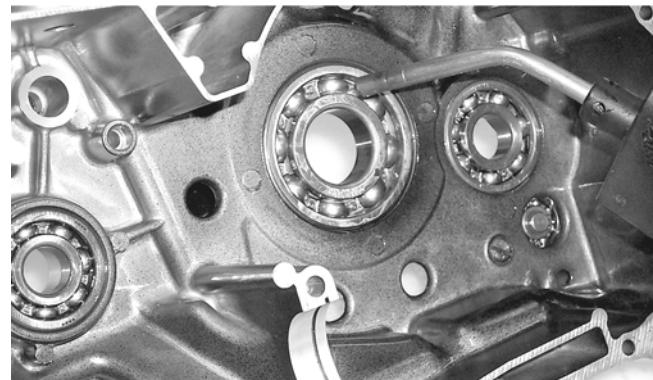
GZ283B

7. Installez les deux rondelles de la roue menante et les fourchettes de boîte. L'arbre intermédiaire est maintenant prêt pour l'installation.

■REMARQUE: Rappelez-vous de la rondelle qui doit se trouver à chaque extrémité de l'arbre lors de l'installation de l'arbre de renvoi.



CC688



CC689

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

3. Installez le balancier du vilebrequin.

Assemblage d'une moitié du carter moteur

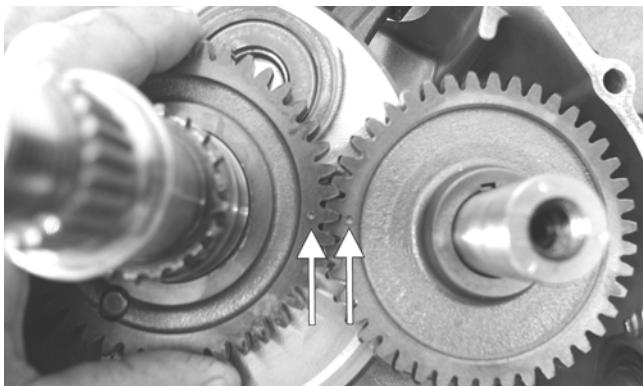
1. Installez l'engrenage motrice secondaire dans le carter moteur.



CD832B

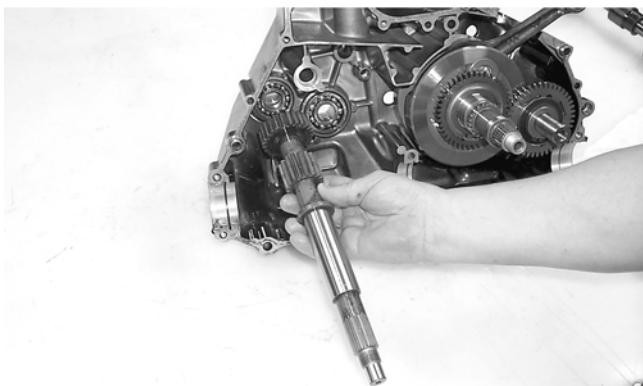
■REMARQUE: Faites tourner le balancier du vilebrequin jusqu'à ce que le contrepoids soit orienté à l'écart du vilebrequin, puis faites tourner le vilebrequin dans le sens horaire dans la zone du tourillon afin de permettre au balancier du vilebrequin de reposer complètement.

4. Placez la clavette dans la rainure de clavette du balancier du vilebrequin, puis installez l'engrenage du balancier du vilebrequin en vous assurant que les points d'alignements qui s'y trouvent s'alignent avec ceux de l'engrenage du vilebrequin.



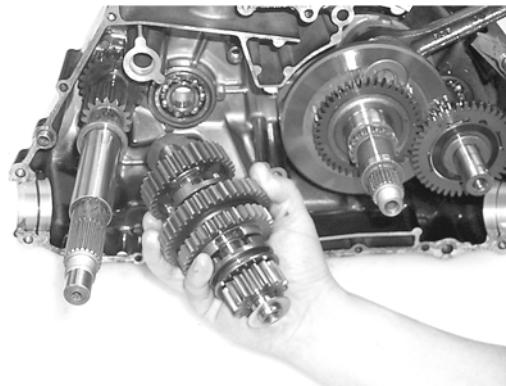
CD826A

5. Installez l'arbre de transmission.



CC675

6. Placez une rondelle à chaque extrémité de l'arbre de renvoi, puis installez celui-ci.



CC674

7. Placez une rondelle sur l'extrémité de l'arbre de changement de vitesses, puis installez l'arbre en vous assurant que les deux trous situés à son extrémité sont dans une position verticale. Installez l'espaceur sur l'arbre de changement de vitesses.



DE667A

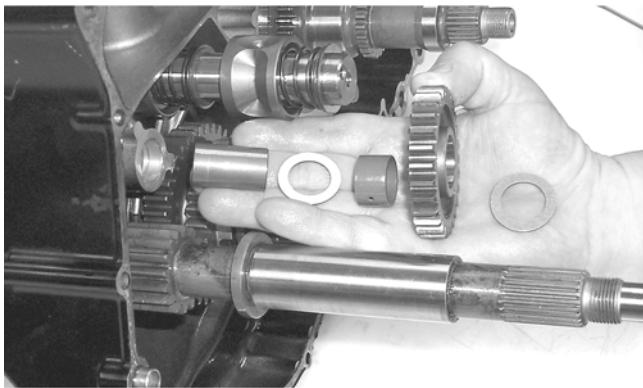
8. Insérez les deux fourchettes d'embrayage dans les crabots coulissants en vous rappelant l'orientation des languettes lors du désassemblage, puis installez l'arbre de fourchette d'embrayage.

■REMARQUE: Assurez-vous que les languettes des fourchettes d'embrayage sont orientées vers le haut et reposent correctement dans les cames de changement de vitesse.



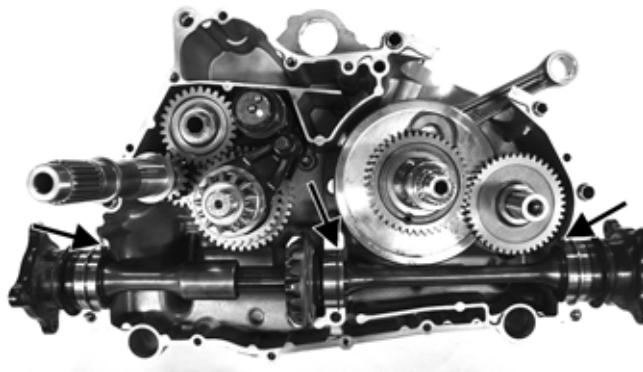
CC669

9. Installez le pignon intermédiaire de marche arrière en vous rappelant la position des deux rondelles, de l'engrenage, de la bague et de l'arbre.



CC668

10. Installez les arbres menés secondaires avant et arrière dans le côté gauche du carter moteur en vous assurant que les goupilles de position des roulements sont vers le haut du carter moteur et que l'anneau en C de roulements repose complètement dans le carter moteur.



PR787B

11. Positionnez la crêpine d'huile, puis fixez-la à l'aide des deux vis.
12. Positionnez le capuchon de la crêpine d'huile en vous assurant la scellant silicone est appliqué, puis fixez le capuchon à l'aide de vis à capuchon. Serrez à 10 lb-pi.

Raccordement des moitiés du carter moteur

1. Appliquez de l'enduit d'étanchéité à haute température sur la surface d'accouplement gauche lissage de toute accumulation ou bosse.
2. Huilez légèrement tous les roulements et graissez tous les arbres du côté droit du carter moteur.
3. À l'aide d'un maillet de plastique, frappez légèrement les moitiés du carter moteur jusqu'à ce que les vis à capuchon puissent être installées.
4. Du côté droit, installez les vis à capuchon de 8 mm et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

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

5. Du côté gauche, installez les vis à capuchon de 8 mm qui restent (dont deux à l'intérieur du carter), puis serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

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

6. Du côté gauche, installez les vis à capuchon de 6 mm de la moitié du carter moteur et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

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

7. Du côté droit, installez les vis à capuchon de 6 mm et serrez-les seulement jusqu'à ce qu'elles soient ajustées.

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

8. Serrez, en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon de 8 mm (de l'étapes 4 à 5) jusqu'à ce que les moitiés soient correctement jointes, puis serrez-les aux 20 lb-pi.

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

9. Serrez en alternant d'un côté à l'autre, les vis à capuchon (de l'étapes 6 à 7) de 6 mm à 8 lb-pi.

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

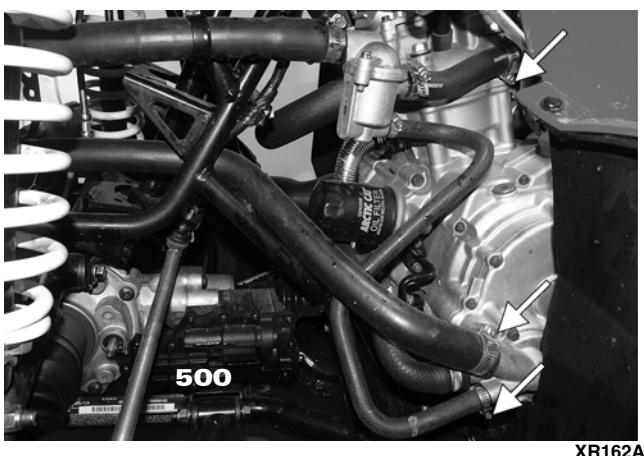
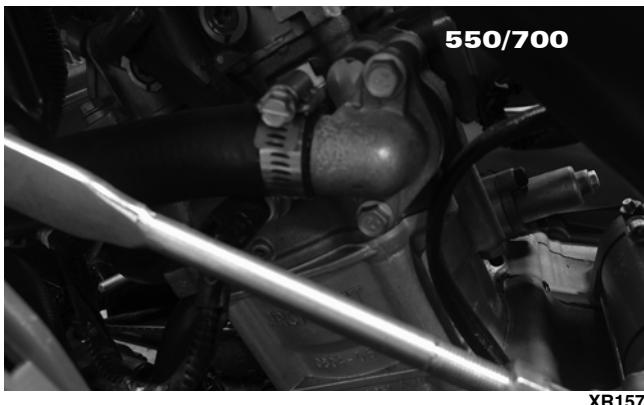
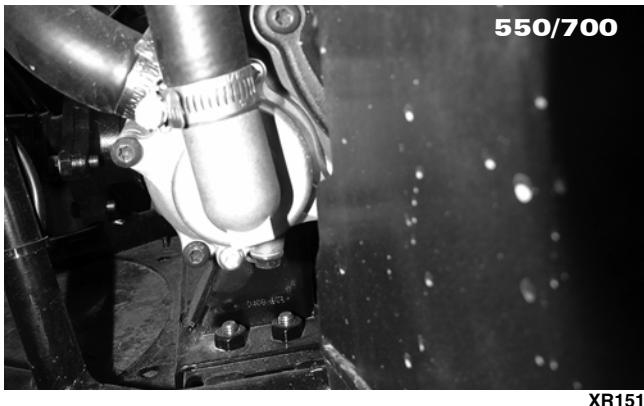
☞ À CE STADE

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

Installation du moteur/ de la transmission

1. À partir du côté gauche, placez le moteur sur le bâti (partie arrière du moteur en premier) en relevant la partie arrière afin de permettre la culasse d'éviter le châssis.
2. Installez les deux boulons traversant. Fixez à l'aide des écrous de blocage et serrez au couple de 35 lb-pi.
3. Installez les arbres de sortie à la bride de carter d'engrenage arrière et de différentiel avant et serrez à 20 lb-pi.

4. Sur le 550/700, connectez le tuyau du réfrigérant (A) et (B) à la pompe à eau et connectez le tuyau du réfrigérant au boîtier du thermostat. Serrez bien tous les colliers de serrage. Sur le 500, connectez les tuyaux de pompe à eau et culasse. Serrez bien tout colliers.



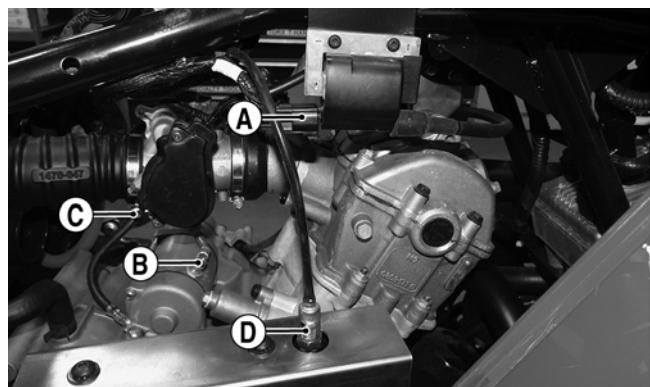
5. Installez le tuyau d'échappement en utilisant un nouveau joint d'étanchéité sur la culasse et en installant les vis de montage à capuchon de façon lâche, installez ensuite le silencieux avec un nouveau joint d'étanchéité Grafoil et fixez à l'aide de deux ressorts. Serrez les vis de montage à capuchon du tuyau d'échappement au couple de 20 lb-pi.

6. Installez la tasseau d'amortisseur, puis connectez la tringlerie de marche.



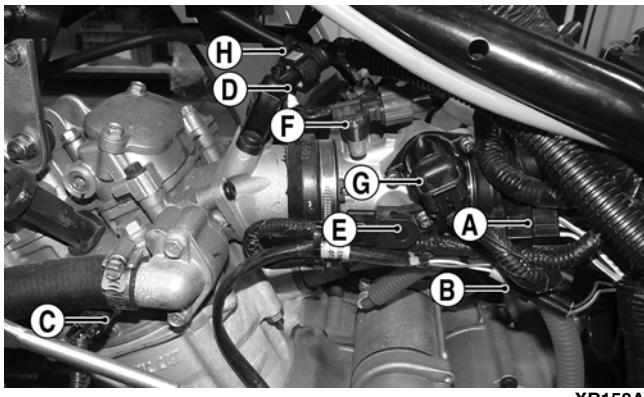
7. Installez la corps d'accélérateur et fixez-la avec le collier.

8. Branchez le raccord de bobine (A) et le raccord du capteur O2 (D) au faisceau principal; connectez ensuite le câble positif (B) et le câble de terre du moteur (C) à la bride de moteur de démarrer. Serrez à 8 lb-pi.

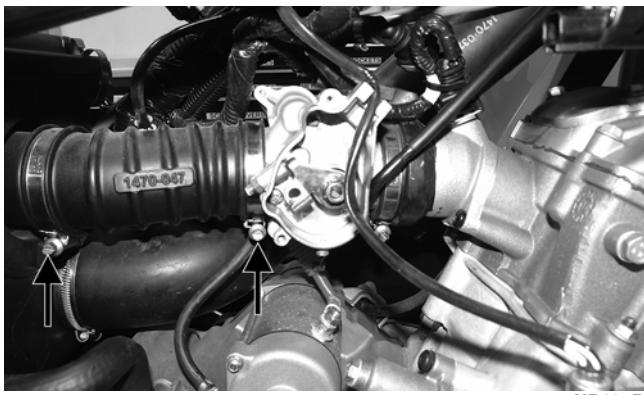


9. Du côté gauche, branchez les items suivants:

- A. Raccord de stator
- B. Raccord du capteur de position du vilebrequin
- C. Raccord du capteur de température du réfrigérant
- D. Tuyau de carburant
- E. Raccord TPS
- F. Raccord de capteur MAP/IAT
- G. Raccord d'ISC
- H. Raccord d'injecteur de carburant



10. Mettez en place l'ensemble du filtre à air et connectez le reniflard du carter moteur en le fixant avec la pince, connectez ensuite la conduite d'admission et fixez-la avec les colliers de serrage.
11. Installez le capuchon de bougie d'allumage.
12. Connectez les conduites d'air au logement de la transmission CVT et serrez les colliers de serrage fermement; connectez ensuite la conduite d'air au boîtier de filtre à air et au corps de papillon et fixez bien à l'aide des colliers de serrage.



13. Installez le panneaux carrosserie avant et les répose-pieds et branchez la batterie (câble positif en première).
14. Versez la quantité spécifiée de liquide de refroidissement dans le radiateur et la quantité spécifiée de la qualité d'huile appropriée dans le moteur.
15. Branchez l'interrupteur de position d'engrenage et le raccord de capteur de vitesse.
16. Installez les panneaux latérales et le couvercle du moteur côté gauche.
17. Installez le siège en veillant à ce qu'il se verrouille bien en place; faites ensuite démarrer le moteur et laissez-le réchauffer en vérifiant s'il y a des fuites.
18. Coupez le moteur et vérifiez le niveau du liquide de refroidissement et le niveau d'huile. Ajoutez des liquides au besoin.

ATTENTION

Si le moteur a subi une révision majeure ou si une pièce importante a été remplacée, il faut suivre les procédures de rodage correctes (voir section 1). Le non-respect des procédures de rodage correctes risque d'endommager gravement le moteur.

Carburant/lubrification/ refroidissement

⚠ 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.

■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

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

Description	n/p
Tachymètre	0644-275
Trousse de test de pression d'huile	0644-495
Outil de retrait du joint étanchéité	0644-072

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

DÉPANNAGE

- Écoutez pour un "bruissement" harmonieux pour plusieurs secondes après le commutateur d'allumage est en position ON pour vérifier qui la pompe de carburant électronique opère. Si vous n'est entendez ce son, voyez Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant de cette section.
- Inspectez afin d'un diagnostic de trouble (DTC) clignotèrent sur le LCD. Si un code clignote, voyez Codes diagnostique de trouble (DTC) approprié dans Système électrique.
- Assurez-vous que la quantité approprié d'essence propre est dans le réservoir d'essence.

Corps d'accélérateur

RETRAIT

- Tournez le commutateur d'allumage à la position OFF; retirez ensuite la clé du commutateur d'allumage.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne tournez pas le commutateur d'allumage à la position ON avec les tuyaux retirés. L'essence serait pompée par la pompe électrique à carburant, ce qui causerait un risque de sécurité.

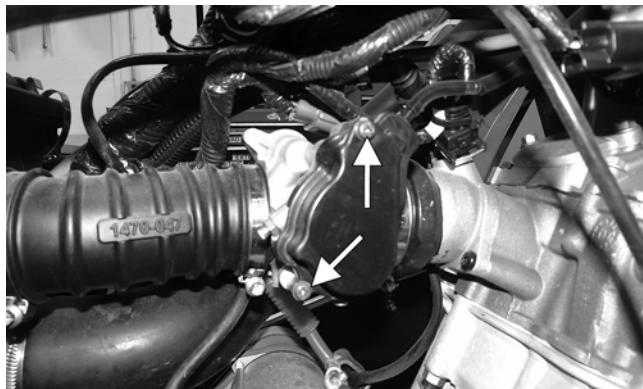
- Retirez le siège et les panneaux latéraux; puis débranchez la batterie.

- Déconnectez en lentement le raccord de tuyau à essence qui vont la rampe d'injection.

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant peut être sous pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant lorsque vous débranchez.

- Retirez les vis qui fixent le couvercle de l'actionneur d'accélérateur au corps d'accélérateur, puis retirez le couvercle.



XR129A

- Retirez le câble d'accélérateur du bras de l'actionneur.
- Desserrez le contre-écrou extérieur qui fixe le câble d'accélérateur au corps d'accélérateur, puis orientez le câble à l'écart.
- Retirez le capteur de MAP, le raccord d'injecteur, le raccord d'ISC, et le raccord de CPA.
- Desserrez le collier qui fixent la botte de logement de filtre à air au l'entrée de corps d'accélérateur; puis retirez la botte du corps d'accélérateur.



XR137A

■REMARQUE: La retrait de botte de logement de filtre à air du logement de filtre facilitera la retrait.

- Desserrez le collier qui fixe la corps d'accélérateur au tuyau d'admission; puis faites glisser le corps d'accélérateur du tuyau d'admission.

- Obturez l'ouverture d'admission au moyen de ruban adhésif.

ATTENTION

Tout objet ou tout liquide pénétrant dans l'ouverture d'admission risque de tomber dans le moteur, causant de graves dommages en cas de rotation ou de démarrage du moteur.

INSTALLATION

- Installez le corps d'accélérateur dans le tuyau d'admission et fixez à l'aide du collier. Serrez bien.
- Installez le botte de logement de filtre à air et fixez-le avec les deux colliers de tuyau.
- Branchez les quatre raccords électrique aux composants de corps d'accélérateur.
- Connectez le câble d'accélérateur au corps d'accélérateur et réglez le jeu du câble d'accélérateur (voyez Jeu du câble d'accélérateur dans cette section); puis connectez le tuyau d'essence.
- Installez le couvercle d'actionneur à la corps d'accélérateur et fixez-la avec les deux vis.

■REMARQUE: La vis plus longue est pour le haut.

- Connectez la batterie (câble positif en première); puis installez les panneaux latéraux et le siège en vous assurant qu'il est correctement attaché.

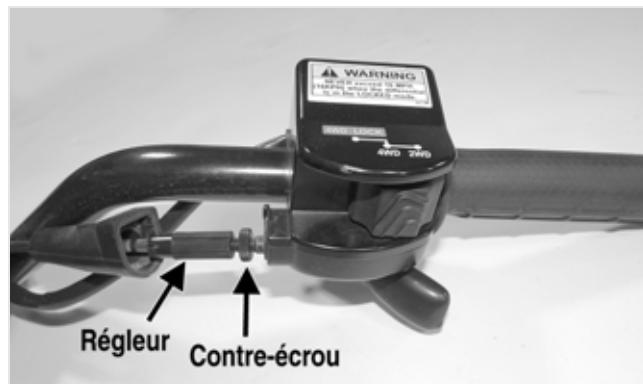
■REMARQUE: Il est important de synchroniser le système d'injection électronique de carburant si vous remplacez le corps du papillon, l'ECM, le TPS ou l'ISC. Pour ce faire, procédez comme suit.

- La clé étant placée à la position d'arrêt, enfoncez la pédale d'accélérateur jusqu'au fond (WOT).
- Placez la clé de contact en position de marche (ON) et attendez 10 secondes.
- Relâchez la pédale d'accélérateur et attendez 10 secondes additionnelles.
- Tournez la clé à la position d'arrêt (OFF) et laissez la jauge se fermer.

Jeu du câble d'accélérateur

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

- Écartez la botte en caoutchouc; ensuite, desserrez le contre-écrou du régleur du câble d'accélérateur.



CF297A

2. Tournez le régleur jusqu'à ce que le câble d'accélérateur présente le jeu approprié de 3 à 6 mm (1/8 à 1/4 po) au levier.
3. Serrez bien le contre-écrou sur le câble de l'accélérateur; puis glissez la botte en caoutchouc sur le régleur.

Tr/min du moteur (au ralenti)

■REMARQUE: Le tr/min au ralenti n'est pas réglable sur les modèles EFI.

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.

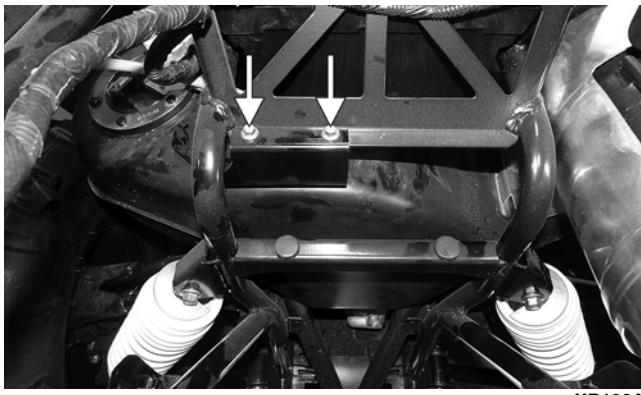
RETRAIT

1. Retirez le siège et les panneaux latéraux; puis retirez le panneau de carrosserie/porte-bagages arrière.
2. Débranchez le raccord de pompe de carburant et le tuyau d'essence de la pompe de carburant.



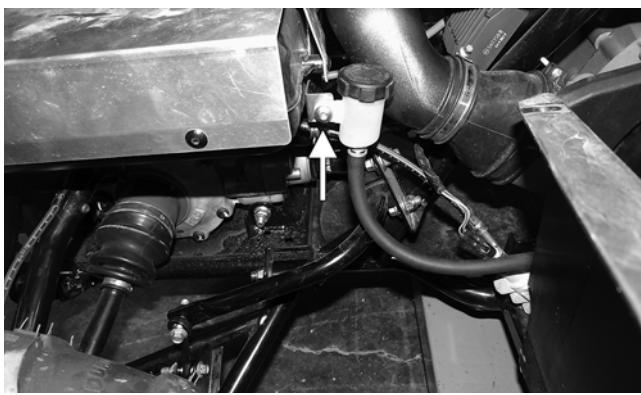
XR124A

3. Retirez les attaches de câble qui fixent le tuyau de ventilation au châssis.
4. Retirez le deux vis à capuchon qui fixent la tasseau de montage du réservoir d'essence au châssis.



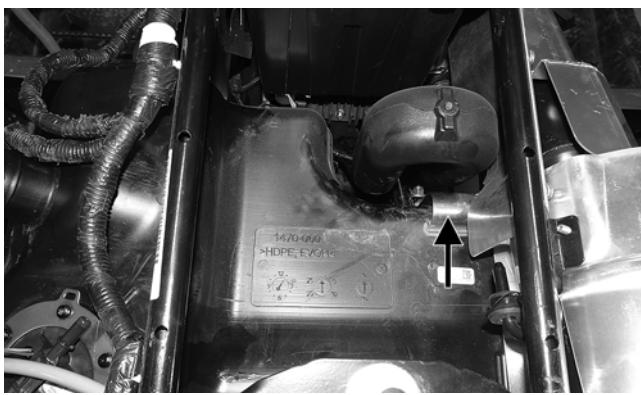
XR126A

5. Retirez la maître-cylindre de la tasseau de montage; puis retirez la tasseau de montage de la châssis.



XR125A

■REMARQUE: À l'aide d'un outil appropriée, tirez la languette de tasseau de montage de maître-cylindre du réservoir d'essence.



XR132A

6. Retirez le couvercle de la batterie; puis débranchez la batterie (câble négatif en premier).
7. Retirez la plateau de batterie; puis faites glisser le réservoir d'essence à partir du côté gauche du véhicule.

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 bouchon du réservoir et le réservoir afin de repérer les fuites, les trous et les filetages endommagés.
4. Retirez le capteur de niveau de carburant/ensemble d'admission de carburant et inspectez le capteur de niveau de carburant et l'écran de carburant.

■REMARQUE: Si le capteur de niveau de carburant peut être défectueuse, voyez Pompe à carburant électrique/capteur de niveau de carburant dans cette section.

INSTALLATION

1. Faites glisser le réservoir d'essence dans le véhicule du côté gauche.
2. Fixez la tasseau de montage de maître-cylindre au châssis; puis fixez la maître-cylindre à la tasseau de montage. Serrez l'écrou de cylindre à 12 lb-pi.

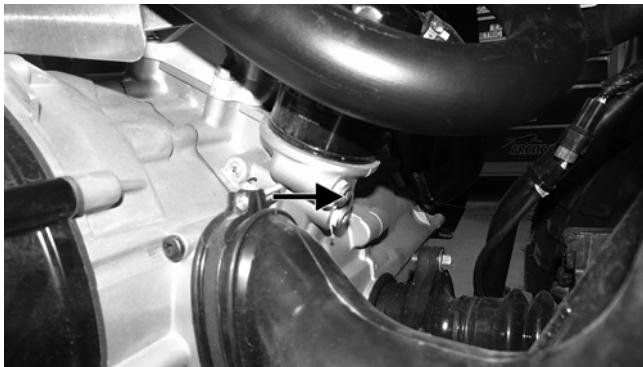
■REMARQUE: Assurez-vous que la languette de tasseau de montage est positionnée correctement sur le réservoir d'essence.

3. Fixez le tuyau de ventilation au châssis avec des attaches de câble (au noté pendant la retrait); puis connectez le tuyau d'essence et le raccord de pompe de carburant.
4. Fixez la languette de montage de réservoir d'essence au châssis en utilisant les vis à capuchon existant. Serrez à 8 lb-pi.
5. Installez la plateau de batterie et fixez-la avec les attaches de montage et la vis à tête torx. Serrez bien la vis.
6. Installez la batterie et connecter les câbles de la batterie (câble positif en premier); puis installez le couvercle de la batterie.
7. Installez le panneau de carrosserie/porte-bagages arrière; puis installer les panneaux latéraux et le siège.

Testage de la pression de la pompe à huile

■REMARQUE: Pour effectuer ce test, le moteur doit avoir été réchauffé jusqu'à la température spécifiée.

1. Connectez le Tachymètre au moteur ou utilisez la LCD (si équipé).
2. Connectez la Trousse de test de pression d'huile à l'orifice du test de pression d'huile.



XR136A



KC370B

■REMARQUE: Un suintement d'huile peut se produire lorsque vous installez la jauge de pression d'huile. Essuyez le résidu d'huile à l'aide d'un chiffon.

3. Démarrez le moteur et faites-le tourner au 3000 tr/min. Avec la température d'huile à 60° C (140° F), la jauge de pression d'huile doit indiquer les valeurs spécifiées.

500	0,6 à 0,7 kg/cm ² (8,5 à 10 psi)
550/700	1,2 à 1,5 kg/cm ² (17 à 21 psi)

■REMARQUE: Si la pression d'huile est inférieure à celle qui est spécifiée, effectuez une vérification afin de niveau d'huile bas ou une pompe à huile défectueuse.

■REMARQUE: Si la pression d'huile est supérieure à celle qui est spécifiée, effectuez une vérification afin de repérer une huile de moteur trop lourde (consultez la section 1), une conduite d'huile obstruée, un filtre d'huile obstrué ou incorrectement installé.

Système de refroidissement liquide

RADIATEUR

Retrait

1. Vidangez la réfrigérant dans le moteur.

2. Retirez le panneau de carrosserie/porte-bagages avant.
3. Retirez les tuyaux de réfrigérant du haut et du bas.
4. Retirez les vis à capuchon et écrous qui attachent le radiateur au châssis.
5. 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.
6. Retirez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur du radiateur.

Nettoyage et Inspection

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

Installation

1. Positionnez l'ensemble de ventilateur/tuyère de ventilateur sur le radiateur; puis attachez-le avec la visserie existante.
2. Positionnez le radiateur avec les bagues isolantes et les collets sur le châssis, puis installez les vis à capuchon et écrous. Serrez à 12 lb·pi.
3. Installez les tuyaux de réfrigérant du haut et du bas, puis fixez-les à l'aide de colliers de serrage.



AF734D

4. Installez le panneau de carrosserie/porte-bagages avant.
5. Remplissez le système de refroidissement d'antigel (voyez Mise au point périodique). Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.
6. Connectez le câblage du ventilateur au faisceau de câblage principal.

THERMOSTAT

Retrait

1. Vidangez environ 0,946 L (1 quart U.S.) de réfrigérant du système de refroidissement.

- Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le logement du thermostat à la culasse. Prenez note du joint torique et du thermostat.

Inspection

- Inspectez le thermostat afin de repérer la corrosion 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 71 à 86°C (160 à 187 °F).
 - Si le thermostat ne s'ouvre pas, il doit être remplacé.
- Inspectez tous les tuyaux de réfrigérant, les connexions et les colliers afin de repérer les détériorations, les fissures et l'usure.

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

Installation

- Placez le thermostat et le joint torique dans le logement du thermostat, puis fixez le logement du thermostat à la culasse avec les deux vis à capuchon.
- Remplissez le système de refroidissement d'antigel (voyez Mise au point périodique). Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.

VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

Retrait

- Retirez le radiateur (consultez Radiateur dans cette sous-section).
- Retirez l'ensemble de ventilateur du radiateur.

Installation

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

■REMARQUE: Le câblage du ventilateur doit être à la position supérieure droite.

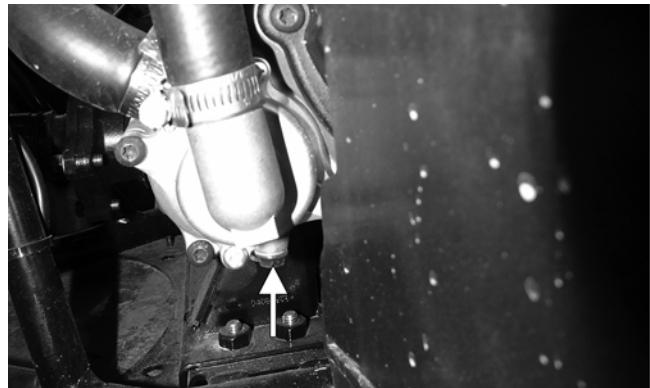
- Installez le radiateur.

POMPE À EAU

■REMARQUE: La pompe à eau est un composant non repérable. Elle doit être remplacée à un ensemble.

Retrait

- Retirez le bouchon du radiateur, puis retirez le vidange de la pompe à eau et vidangez la réfrigérant.



XR151A

- Vidangez l'huile du bloc moteur/transmission.
- Retirez le couvercle du moteur de gauche.
- Desserrez les colliers des tuyaux de réfrigérant et faites glisser les colliers sur approximativement 2 po à partir des extrémités des tuyaux; retirez ensuite les deux tuyaux de la pompe à eau.
- À l'aide d'un tournevis à frapper, desserrez les deux vis à tête cruciformes du couvercle sans les retirer.



XR151B

- Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la pompe à eau au moteur, puis retirez la pompe à eau.



XR151C

Installation

- Fixez la pompe à eau au moteur à l'aide des deux vis à capuchon, serrées, puis serrez bien les deux vis.
- Connectez les deux tuyaux de liquide de refroidissement à la pompe à eau et fixez-les à l'aide des colliers. Serrez bien.
- Installez le couvercle du moteur de gauche.

4. Versez la quantité appropriée d'huile recommandée dans le bloc moteur/transmission.

5. Remplissez le système de refroidissement avec la quantité appropriée du réfrigérant recommandé (voyez Mise au point périodique). Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites.

Dépannage

Problème: Le démarrage est détérioré.

Situation	Remède
1. Essence contaminée 2. Logement/filtre à air contaminée	1. Vidangez le réservoir d'essence et versez avec l'essence propre. 2. Nettoyez ou remplacer la filtre à air/logement.
Problème: Le régime au ralenti ou à vitesse basse est détérioré.	

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

Situation	Remède
1. Essence contaminée 2. CPA hors d'ajustement 3. Logement/filtre à air contaminée	1. Vidangez le réservoir d'essence et versez avec l'essence propre. 2. Ajustez le CPA. 3. Nettoyez ou remplacer la filtre à air/logement.

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

Situation	Remède
1. Essence contaminée 2. Régime élevé maigré le limiteur de régime 3. Logement/filtre à air contaminée	1. Vidangez le réservoir d'essence et versez avec l'essence propre. 2. Ralentissez la vitesse de régime. 3. Nettoyez ou remplacer la filtre à air/logement.

Système électrique

Les connexions électriques doivent subir une vérification périodique pour assurer le bon fonctionnement du véhicule.

TESTAGE DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

Tous les tests électriques doivent être effectués à l'aide de CATT II ou du Multimètre Fluke modèle 77. L'outil CATT II peut retourner la data pour des composants certaines que sont identifiées à l'avant de la sous-section que corresponde. Lors du test de la tension maximale, il faut utiliser l'Adaptateur de lecture de tension maximale. Si tout autre type de multimètre est employé, les valeurs pourront varier en raison du montage interne. Lorsque vous révisez un composant spécifique, assurez-vous toujours avant tout que les fusibles et les LED's 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).

■REMARQUE: Certains composants et capteurs peuvent être effectuées en utilisant la système diagnostique d'EFI et la jauge digitale (voyez Système diagnostique d'EFI dans cette section pour plus information).

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.

OUTILS SPÉCIAUX

Le technicien assurant les révisions de cette section doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition. Référez-vous au Catalogue d'outils spécialisés pour la description d'outil approprié.

Description	n/p
Harnais de diagnostic	0486-219
Multimètre Fluke modèle 77	0644-559
ClipsMaxi	0744-041
Adaptateur de lecture de tension maximale	0644-307
Tachymètre	0644-275
Analyseur de CPA	0644-299
Lumière de réglage	0644-296
Testeur de pression de carburant	0644-587

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

Batterie

CATT II

Cat Advanced Tech Tool Version 2

La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

■REMARQUE: Les essais initiales devrait être effectuées sur ce composant en utilisant la mode diagnostique sur la jauge LCD (voyez Système diagnostique d'EFI dans cette section).

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.

■REMARQUE: Lisez attentivement tous les avertissements et toutes les mises en garde qui accompagnent la batterie ou le chargeur de batterie.

La perte de la charge d'une batterie peut être causée par la température ambiante, la consommation de courant alors que le contact est coupé, des bornes corrodées, la décharge naturelle, des démarrages/arrêts fréquents et de courtes durées de fonctionnement du moteur. Un usage fréquent du treuil, du chasse-neige, un fonctionnement prolongé à bas régime, de courts parcours et l'utilisation d'accessoires à haute intensité de courant sont aussi des causes de la décharge d'une batterie.

Charge de maintenance

■REMARQUE: Arctic Cat recommande d'utiliser le chargeur CTEK Multi US 800 ou le chargeur CTEK Multi US 3300 pour la charge de maintenance des batteries. Il est nécessaire d'effectuer une charge de maintenance sur toutes les batteries qui n'ont pas été utilisées pendant plus de deux semaines ou selon le besoin.



800E

1. Pour charger une batterie se trouvant dans le véhicule, assurez-vous que le commutateur d'allumage est à la position d'arrêt (OFF).

2. Nettoyez les bornes de batterie avec une solution d'eau et de bicarbonate de soude.

■REMARQUE: La bande de fermeture ne doit PAS être retirée et AUCUN liquide ne doit être ajouté.

3. Placez le chargeur et la batterie dans un endroit bien aéré. Vérifiez que le chargeur est débranché de la prise de courant de 110 V.

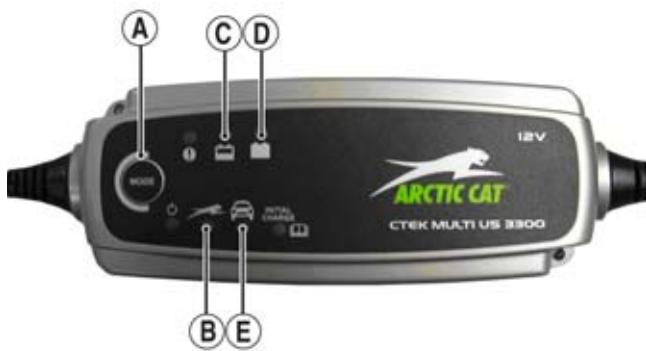
4. Connectez le fil conducteur rouge du chargeur à la borne positive de la batterie, puis le fil conducteur noir du chargeur à la borne négative de la batterie.

■REMARQUE: Des adaptateurs de charge de batterie en option sont disponibles chez votre concessionnaire Arctic Cat agréé; ils servent à connecter directement la batterie de votre véhicule aux chargeurs recommandés, afin de simplifier le procédé de charge de maintenance. Renseignez-vous auprès de votre concessionnaire Arctic Cat agréé sur l'installation correcte de ces connecteurs d'adaptateur de charge.

5. Branchez le chargeur dans une prise de courant de 110 V.

6. Si vous utilisez le CTEK Multi US 800, il n'est pas nécessaire d'appuyer sur d'autres boutons. Si vous utilisez le CTEK Multi US 3300, appuyez sur le bouton de mode (A) du côté gauche du chargeur jusqu'à ce que l'icône (B) de charge de maintenance du bas s'allume. Le voyant de charge normale (C) doit s'allumer en haut du chargeur.

■REMARQUE: Le chargeur/mainteneur chargera la batterie jusqu'à 95% de sa capacité et à ce moment-là, le voyant de charge de maintenance (D) s'allumera et le chargeur/mainteneur passera au réglage de maintenance à impulsion/surveillance flotteur. Si la tension de la batterie descend en dessous de 12,9 c.c., le chargeur redémarrera automatiquement à la première étape de la séquence de charge.



330C

■REMARQUE: Le fait d'utiliser un chargeur de batterie dont la surveillance flotteur n'est pas appropriée endommagera la batterie si celle-ci y est connectée pendant une période prolongée.

Charge

■REMARQUE: Arctic Cat recommande d'utiliser le chargeur CTEK Multi US 800 ou le chargeur CTEK Multi US 3300 pour la charge de maintenance des batteries.

1. N'oubliez pas de nettoyer la batterie et ses bornes avec une solution d'eau et de bicarbonate de soude.

■REMARQUE: La bande de fermeture ne doit PAS être retirée et AUCUN liquide ne doit être ajouté.

2. Placez le chargeur et la batterie dans un endroit bien aéré. Vérifiez que le chargeur est débranché de la prise de courant de 110 V.

3. Connectez le fil conducteur rouge du chargeur à la borne positive de la batterie, puis le fil conducteur noir du chargeur à la borne négative de la batterie.

4. Branchez le chargeur sur une prise de courant de 110 V.

5. En appuyant sur le bouton de mode (A) du côté gauche du chargeur, sélectionnez l'icône de charge normale (E). Le voyant de charge normale (C) devrait s'allumer sur la partie supérieure gauche du chargeur.

6. La batterie se chargera jusqu'à 95% de sa capacité et à ce moment-là, le voyant de charge de maintenance (D) s'allumera.

■REMARQUE: Pour une charge et une performance optimales, laissez le chargeur connecté à la batterie pendant 1 heure au minimum, après que l'icône de charge de maintenance (D) se soit allumé. Si la batterie devient chaude au toucher, arrêtez de la charger. Recommencez une fois qu'elle s'est refroidie.

7. Une fois que la batterie est complètement chargée, débranchez le chargeur de la prise de courant de 110 V.

■REMARQUE: Si la batterie n'offre pas le rendement attendu par l'utilisateur après la charge, apportez la batterie chez un concessionnaire Arctic Cat pour un dépannage plus approfondi.

Raccord mâle/femelle d'accessoires

■REMARQUE: Cette procédure de test peut être suivie pour le raccord femelle comme pour le raccord mâle.

TENSION

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position ON. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.

2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge et blanc ou au raccord positif, puis mettez le fil noir du testeur à la masse.

3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le fusible, le raccord femelle, le raccord mâle ou le faisceau de fils principal.

Contacteur de feu d'arrêt



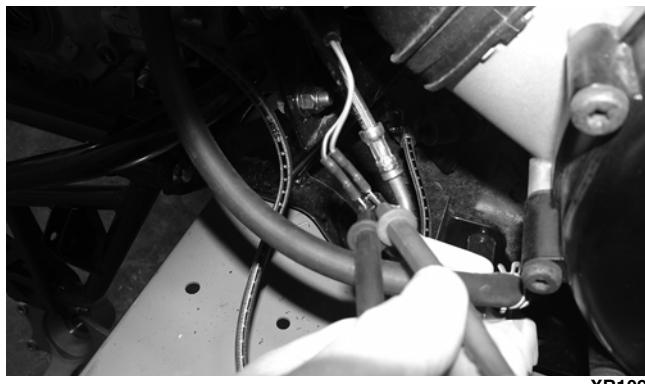
La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

Le raccord du contacteur est celui à deux broches sous le réservoir d'essence sur le côté droit.

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

TENSION (côté faisceau de fils)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil orange; puis mettez le fil noir du testeur au fil rouge/bleu.



XR109

3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, le fusible, le contacteur ou le faisceau de fils principal.

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension de la batterie, alors le faisceau de fils principal est bon; testez ensuite la résistance du contacteur/composant, du raccord et du faisceau de fils du contacteur.

RÉSISTANCE (raccord de contacteur)

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

3. Lorsque la pédale de frein est relâchée, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

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

Capteur de température de réfrigérant de moteur (TRM)



La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

■REMARQUE: Les essais initiales devrait être effectuées sur ce composant en utilisant la mode diagnostique sur la jauge LCD (voyez Système diagnostique d'EFI dans cette section).

1. Connectez les fils du multimètre (le sélecteur étant à la position OHMS) aux bornes de capteur.
2. Suspendez le capteur et un thermomètre dans un récipient d'huile culinaire, puis faites chauffer l'huile.

■REMARQUE: Ni le capteur ni le thermomètre ne doivent toucher le fond du récipient, sous peine d'une lecture imprécise. Suspendez le capteur et le thermomètre à l'aide de supports de métal.

AVERTISSEMENT

Portez des gants isothermes et des lunettes de sécurité. De l'huile chaude peut causer de sérieuses brûlures.

3. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 20 °C (68 °F), le multimètre devrait indiquer 2,45k ohms (approx.).
4. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 50 °C (122 °F), le multimètre devrait indiquer 800 ohms (approx.).
5. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 80 °C (176 °F), le multimètre devrait indiquer 318 ohms (approx.).
6. Sur le capteur de TRM lorsque la température atteint 110 °C (230 °F), le multimètre devrait indiquer 142 ohms (approx.).
7. Si les lectures ne sont pas telles qu'indiquées, le capteur doit être remplacé.
8. Installez le capteur et serrez-le bien.
9. Connectez les conducteurs.

Moteur du ventilateur



Ce Composant peut être essayé en utilisant la CATT II. Utilisez l'écran Test.

■REMARQUE: Pour déterminer si le moteur du ventilateur est bon, connectez le fil rouge du raccord du ventilateur au côté positif d'une batterie de 12 V, puis mettez le fil noir du raccord du ventilateur au côté négatif. Le ventilateur devrait fonctionner.



WT558A

⚠ AVERTISSEMENT

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

■REMARQUE: Les essais de moteur du ventilateur ne sont recommandé. Les valeurs changer avec la position de commutateur de moteur.

Module d'alimentation électrique (PDM)

Les fusibles sont situés dans un module de distribution de puissance sous le siège. Pour tout type de problème avec le système électrique, vérifiez toujours les fusibles en premier lieu.

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

1. Retirez tous les fusibles module d'alimentation.
2. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts 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.
5. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie sur un côté des extrémités des bornes du raccord.

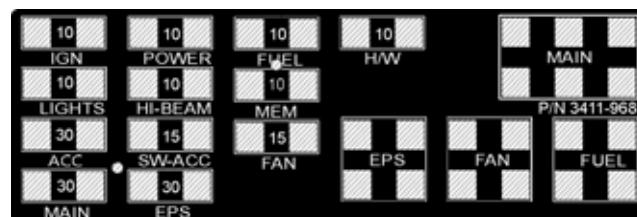
■REMARQUE: La tension de la batterie sera indiquée seulement sur un côté de la borne du raccord du porte-fusibles; l'autre côté indiquera aucune tension.

■REMARQUE: Lorsque vous testez le porte-fusibles HI, le commutateur phare-code doit être à la position feu de route (HI); lorsque vous testez le porte-fusibles LIGHTS, le commutateur phare-code doit être à la position feu de croisement (LO) ou de route (HI).

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension de batterie, vérifiez la batterie, les contacts, le module d'alimentation ou le faisceau de fils principal.

FUSIBLES

■REMARQUE: Pour retirer un fusible, comprimez sur les attaches de verrouillage situées de chaque côté du boîtier du fusible et soulevez.



3411-968

ATTENTION

Remplacez toujours un fusible sauté avec un fusible de même type et de même calibre.

ATTENTION

Déconnectez toujours la batterie lorsque vous effectuez des tests de résistance, afin d'éviter d'endommager le multimètre.

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.
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 l'autocollant du porte-fusibles pour le placement des fusibles.

RELAIS

Les relais à quatre broches sont tous du type enfichable. Le fonctionnement des relais peut se vérifier en échangeant les relais dans le bloc-fusibles. Les relais sont interchangeables.

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

Bobine d'allumage

La bobine d'allumage est sur le cadre au-dessus du moteur. Pour accéder à la bobine, le panneau latéral droit doit être retiré.

RÉSISTANCE

ATTENTION

Déconnectez toujours la batterie lorsque vous effectuez des tests de résistance, afin d'éviter d'endommager le multimètre.

■REMARQUE: Pour ces tests, le sélecteur du multimètre devrait être en position OHMS et le fil primaire devrait être débranchée.

Bobinage primaire

1. Connectez le fil rouge du testeur à un borne; puis mettez le fil noir du testeur à l'autre borne.
2. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

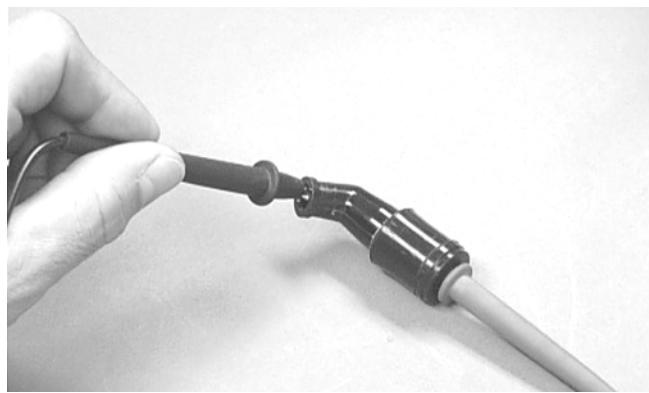
Bobinage secondaire

1. Retirez la capuchon de bougies d'allumage du fil haute tension; puis connectez le fil rouge du testeur au fil haute tension.
2. Raccordez le fil noir du testeur à l'un raccord primaire ou l'autre.
3. 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.



2. Le relevé du multimètre doit être dans les limites spécifiées.

■REMARQUE: Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, remplacez le capuchon de bougie d'allumage.

Tension primaire - MCE

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position tension c.c., puis débranchez les deux fils de la bobine.
2. Connectez le fil rouge au fil orange et le fil noir du testeur au fil blanc/bleu.
3. Placez le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer une tension de batterie.

Senseurs d'EFI/composants

SENSEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN (CKP)

Résistance

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

Tension C.A.

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

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.a.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil brun/vert; 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.

CAPTEUR D'OXYGÈNE (O2)

Le capteur est situé dans le tuyau d'échappement.

1. Sur le côté droit du VTT, débranchez le raccord.



- Sur le côté capteur du raccord, branchez le fil de test noir (négatif) à une goupille de fil blanc; puis branchez le fil de test rouge (positif) à l'autre goupille de fil blanc.
- Avec la mètre en position OHMS, l'affichage devrait être entre 6,7-10,1 ohms.

■REMARQUE: Si la mètre n'afficher à spécifié. remplacez le capteur.

CAPTEUR DE PRESSION ABSOLUE DE TUBULURE/TEMPÉRATURE D'AIR D'ADMISSION



La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

■REMARQUE: Les essais initiales devrait être effectuées sur ce composant en utilisant la mode diagnostique sur la jauge LCD (voyez Système diagnostique d'EFI dans cette section).

- Débranchez le raccord MAP/IAT du capteur situé sur le haut du corps d'accélérateur.
- Selectionnez l'échelle de tension c.c. sur le tester et tournez le commutateur d'allumage à la position ON.
- Connectez le fil noir du testeur au fil rose/noir et le fil rouge du testeur au fil orange/bleu. Le multimètre devrait indiquer 4,5 à 5,5 volts c.c. Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, inspectez le raccord de MCE ou les fils.
- Connectez le capteur au faisceau de fils; puis à l'aide des ClipsMaxi, connectez le fil rouge du testeur au fil brun/blanc et le fil noir du testeur au le fil rose/noir. Alors que le moteur tourne au ralenti, le multimètre devrait indiquer 2,5 volts c.c. (capteur de MAP).
- Branchez le fil du testeur rouge au fil vert/rouge. Avec le moteur au ralenti et au température ambiant (approximativement 60° F), la mètre devrait indiquer approximativement 2,9 volts c.c (capteur d'IAT).

■REMARQUE: Si la valeur indiquée par le multimètre ne correspond pas à la valeur spécifiée, remplacez le capteur.



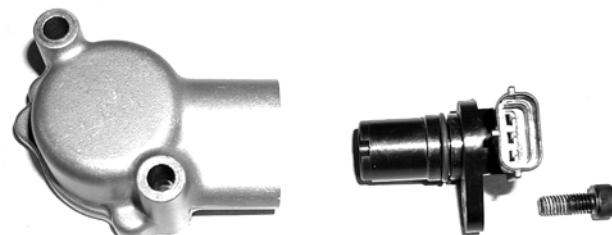
XR119A

- Tournez le commutateur d'allumage à la position de ON.
- Le multimètre doit indiquer une résistance de 6 à 12 V c.c.
- Laissez connecté le conducteur noir du testeur, puis connectez le conducteur rouge du testeur à la broche du conducteur du signal (S).
- Déplacez lentement le VTT vers l'avant ou vers l'arrière; le multimètre doit indiquer 0 et 6 à 12 V c.c., alternativement.

■REMARQUE: Si les tests du capteur sont conformes, la jauge doit être remplacé (consultez Direction/châssis/commandes).

Pour remplacer le capteur de vitesse, suivez la procédure ci-dessous.

- Débranchez le connecteur à trois fils du faisceau du capteur de vitesse ou du capteur de vitesse, puis retirez la vis à capuchon à tête Allen qui attache le capteur au boîtier du capteur.
- Retirez le capteur du boîtier du capteur en conservant un joint torique.
- Installez le capteur de vitesse neuf dans le boîtier avec un joint torique neuf légèrement enduit de graisse universelle; fixez ensuite le capteur avec la vis à tête Allen (filets enduits de Loctite bleu n° 242). Serrez bien.



CD071

Capteur de vitesse

■REMARQUE: Avant d'essayer le capteur de vitesse, inspectez le connecteur à quatre fils sur le capteur de vitesse pour déceler la contamination, des broches cassées et/ou la corrosion.

- Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
- Avec des adaptateurs à aiguille sur les conducteurs du multimètre, connectez le conducteur rouge du testeur au conducteur de tension (V), puis connectez le conducteur noir du testeur au conducteur de masse (G).

Limiteur de tr/min

■REMARQUE: Le VTT est équipé d'une MCE qui reduire la vapeur et l'étincelle lorsque le tr/min maximal est atteint. Lorsque le limiteur de tr/min est activé, cela peut être interprété comme un raté en haute vitesse.

Engrenage	Stationnement	Point mort	Marche arrière	Haut/Bas	Mode à sécurité intégrée	MCE Incorrect /Jauge (P0630)	Enregistrement de garantie (U1001)
2WD	2250	6500	4000	7650 (500) 7250 (550/700)	4000	6650	4500
4WD			4500 (500) 5000 (550/700)				
Verrouillage de 4WD			7000				
Interrupteur de priorité de 2WD							
Interrupteur de priorité de 4WD							
Interrupteur de priorité de verrouillage de différentiel							

Servodirection électronique (SDE)



La data de composant et les mise a jour de système peut être accédée/effectuée en utilisant de CATT II. Naviguer des écrans a besoin.

■REMARQUE: Certains modèles ont été produits avec une servodirection électronique. Les renseignements suivants doivent être utilisés lors de l'entretien de ces modèles.

La servodirection électronique (SDE) est un dispositif électromécanique qui utilise une alimentation de 12 V c.c. pour entraîner un moteur accouplé à un arbre de direction de manière à réduire l'effort du conducteur pour tourner le guidon. Les entrées de direction par le conducteur sont captées au moyen d'un transducteur détectant le couple dans le boîtier de la SDE.

Ces entrées sont converties en signaux électroniques par un transducteur et une circuiterie de commande indiquant au moteur le sens de rotation de l'arbre de direction. Si aucune entrée de direction (pression sur le guidon) n'est détectée, aucun signal de couple n'est généré et aucune assistance de direction n'est fournie par le moteur.

Le système de SDE est alimenté par le système de batterie; par conséquent, il faut que la batterie soit en bon état et entièrement chargée. Un relais de SDE et un fusible de 30 ampères situés sous le siège dans le module d'alimentation électrique (PDM) fournissent l'alimentation et une protection contre la surcharge.

En cas de mauvais fonctionnement d'un système, un code diagnostique de trouble (DTC) s'affiche sur la jauge à LCD avec une icône de clé.

Vous trouverez ci-dessous une liste de conditions pouvant générer un code d'anomalie.

■REMARQUE: L'ensemble de SDE ne peut pas être réparé et son désassemblage résultera en l'annulation de sa garantie de SDE. Assurez-vous d'effectuer une vérification minutieuse de tout le système avant de remplacer l'ensemble SDE.

Code	Description de la panne	Condition de panne	Cause possible	Méthode de reprise après panne
C1301	Surintensité	Détection d'une surintensité interne au niveau du SDE	Etat interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE*.
C1302	Erreur de courant excessif	Détection d'une erreur de mesure du courant interne du SDE	Etat interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE*.
C1303	Panne de plage du capteur de couple	Détection d'une condition relative à la plage du détecteur de couple interne du SDE	Etat interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE*.
C1304	Panne de linéarité du capteur de couple	Détection d'une condition relative à la linéarité du détecteur de couple interne du SDE	Etat interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE*.
C1305	Encodeur de position du rotor	Détection d'une condition relative à l'encodeur de position du rotor interne du SDE	Etat interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE*.
C1306	Basse tension du système	Détection d'une condition de basse tension d'alimentation de la batterie du SDE	Basse tension du système (inférieure à 11 V c.c. au niveau de la SDE). Problème au niveau du faisceau de fils, régulateur de tension défectueux, batterie faible ou bornes desserrées sur la batterie.	La SDE se rétablira automatiquement au moment où la tension d'alimentation de la batterie retournera à la normale.
C1307	Tension élevée du système	Détection d'une condition de surtension d'alimentation de la batterie du SDE	Tension élevée du système (supérieure à 16 V c.c. au niveau de la SDE). Problème au niveau du faisceau de fils, régulateur de tension défectueux, ou bornes desserrées sur la batterie.	La SDE se rétablira automatiquement au moment où la tension d'alimentation de la batterie retournera à la normale.

C1308	Température supérieure à 110° C	Détection d'une condition de surchauffe interne à 110 °C du SDE	Nettoyez le logement de la SDE et les ailettes de refroidissement.	La SDE se rétablira automatiquement au moment où la température interne chutera à moins de 105 °C.
C1309	Température supérieure à 120° C	Détection d'une condition de surchauffe interne à 120 °C du SDE	Nettoyez le logement de la SDE et les ailettes de refroidissement.	La SDE se rétablira automatiquement au moment où la température interne chutera à moins de 115 °C.
C1310	Vitesse du véhicule élevée	Le signal de vitesse du véhicule reçu par le SDE excède la vitesse maximale prescrite.	Intermittence des fils du faisceau principal, capteur de vitesse défectueux ou intermittence des fils du capteur de vitesse	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de vitesse du véhicule chutera sous la vitesse maximale prescrite.
C1311	Vitesse du véhicule faible	Le signal de vitesse du véhicule que reçoit le SDE est égal à zéro ou absent.	Fils du faisceau de fils principal brisés, capteur de vitesse défectueux ou fils de capteur de vitesse brisés	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de vitesse du véhicule retournera à la normale.
C1312	Signal de vitesse du véhicule défectueux	Le signal CAN de vitesse du véhicule que reçoit le SDE est incorrect ou absent.	Fils CAN du faisceau principal brisés, capteur de vitesse défectueux ou fils du capteur de vitesse brisés	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de vitesse du véhicule retournera à la normale.
C1313	Régime du moteur élevé	Le signal de régime moteur que reçoit le SDE excède le régime maximal prescrit.	Intermittence des fils de régime du faisceau principal, régulateur de tension intermittent, fils du stator ACG intermittents	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de régime moteur chutera sous le régime moteur maximal prescrit.
C1314	Régime du moteur faible	Le signal de régime du moteur que reçoit le SDE a chuté brusquement en-dessous de 500 tr/min.	Interrupteur de guidon à la position OFF (arrêt), fils de régime du faisceau de fils principal brisés, régulateur de tension défectueux, fils du stator ACG brisés	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de régime moteur retournera à la normale.
C1315	Signal de régime moteur défectueux	Le signal CAN de régime moteur que reçoit le SDE est incorrect ou absent.	Fils CAN du faisceau principal brisés ou ECM défectueux	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de régime moteur retournera à la normale.
C1316	Erreur de la mémoire EEPROM	Une erreur de mémoire interne du SDE a été détectée.	État interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE.*
C1317	Erreur du bus CAN	Le SDE a perdu la communication CAN avec l'ECM de l'injection électronique de carburant.	Fils CAN brisés dans le faisceau principal. Le connecteur de l'ECM de l'injection électronique de carburant a été débranché	Corrigez l'état de la SDE.*
C1318	Erreur CRC interne	Une condition de calcul CRC interne du SDE a été détectée.	Le rallumage de la SDE a échoué. Le courant de la batterie est disparu ou on a fermé la clé de contact en cours de programmation de rallumage de la SDE.	La SDE doit être programmée de nouveau.
C1319	Dépassement du compteur de démarriages	Une condition de code d'application interne du SDE a été détectée.	Un courant intermittent a empêché le lancement réussi du code d'application.	Corrigez l'état d'alimentation de la SDE.*
C1320	Rapport inadéquat entre la vitesse et le régime du véhicule	Le signal de vitesse du véhicule que reçoit le SDE excède 10 mi/h, mais le signal de régime moteur est inférieur à 500 tr/min.	Fils de régime du faisceau de fils principal intermittents ou brisés, régulateur de tension intermittent, fils du stator ACG intermittents ou brisés	Corrigez l'état de la SDE.*
C1321	Vitesse du véhicule erronée	Le signal de vitesse du véhicule que reçoit le SDE évolue à une vitesse non réaliste.	Faisceau de fils principal intermittent, capteur de vitesse intermittent, capteur de vitesse ou roue de déclencheur sale	Corrigez l'état du signal de vitesse du véhicule de la SDE.
C1322	Régime du moteur perdu	Le signal de régime moteur que reçoit le SDE excède 500 tr/min. pour chuter ensuite à zéro ou disparaître.	Interrupteur de guidon à la position OFF (arrêt), fils de régime du faisceau de fils principal brisés, régulateur de tension défectueux, fils du stator ACG brisés	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de régime moteur retournera à la normale.
C1323	Message d'arrêt de la SDE sur l'affichage	La puissance de la batterie a été appliquée au SDE pendant plus de 5 minutes, mais aucun signal de régime moteur n'a été détecté.	La SDE s'est neutralisée automatiquement après cinq minutes d'inactivité afin de préserver le courant de la batterie.	La SDE se rétablira automatiquement au moment de démarrer le moteur ou de déplacer la clé de contact aux positions de marche-arrêt-marche.
C1324	Perte de communication CAN avec le module de SDE	Le calibre a perdu la communication CAN avec le SDE.	Fils CAN brisés dans le faisceau principal ou SDE débranché. Ceci n'est pas un DTC produit par le SDE; affichage des DTC du calibre seulement.	L'affichage des DTC du calibre s'effacera lorsque la communication CAN sera rétablie entre le SDE et le calibre.
C1325	Perte double	Une perte de SDE concernant les signaux de vitesse du véhicule et de régime moteur a été détectée.	Interrupteur de guidon à la position « OFF », moteur calé (interrupteur à clé à la position « ON »), fils de faisceau brisés, perte de signal de données CAN	Le SDE se rétablira automatiquement au moment où le signal de vitesse du véhicule ou de régime moteur réapparaîtra.
C1326	Encodeur de position du rotor	Détection d'une condition d'écart relative à l'encodeur de position du rotor interne du SDE	État interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE.*
C1327	Erreur du convertisseur de tension (basse)	Détection d'une condition de basse tension du convertisseur de tension interne du SDE	État interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE.*
C1328	Erreur du convertisseur de tension (haute)	Détection d'une condition de surtension du convertisseur de tension interne du SDE	État interne de la SDE	Corrigez l'état de la SDE.*
C1329	Erreur de données internes	Détection d'une condition relative aux données internes préchargées du SDE	État interne de la SDE	La SDE doit être programmée de nouveau.

* Après la correction de condition, changez le commutateur d'allumage On-Off-On

Les essais qui suivent pourraient vous aider à dépanner lorsque la clé du commutateur d'allumage est en position de marche (ON), sans AUCUNE assistance de la SDE.6

■**REMARQUE:** Avant d'effectuer les vérifications qui suivent, assurez-vous que le commutateur d'allumage n'a pas été laissée en position de marche sans que le moteur n'ait été démarré. Après cinq minutes, cette situation entraînera la désactivation de la SDE et provoquera l'affichage une code. Mettez le commutateur d'allumage à la position d'arrêt (OFF), puis remettez-le à la position de marche (ON) afin de réinitialiser et réactiver la SDE.

1. Vérifiez le fusible SDE de 30 ampères de la SDE.
2. Vérifiez le relais de la SDE (on peut lui substituer un autre relais à 4 broches du MAE - remplacez le relais si la SDE fonctionne normalement après la substitution).
3. Débranchez le connecteur à deux broches de l'ensemble de SDE et connectez un voltmètre réglé en tension courant continu sur le faisceau (le fil noir du voltmètre sur BLK [noir] et le fil rouge du voltmètre sur ORG/BRN [orange/brun]). Le commutateur d'allumage étant en position de marche (ON), le voltmètre doit indiquer plus de 8,5 V.c.c. (si la tension correcte n'est pas présente, vérifiez les connexions et le faisceau de fils).

ATTENTION

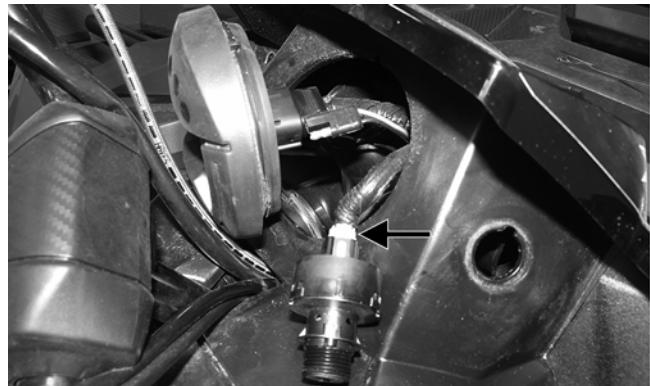
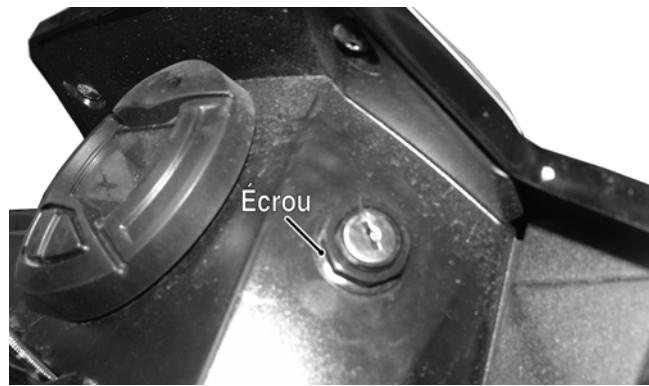
Ne tentez pas de vérifier la résistance du moteur de la SDE (raccord de prise à deux broches). Celui-ci est doté de condensateurs internes porteurs de charge qui pourraient causer des dommages internes à un ohmmètre.

4. Vérifiez afin de mise à jour en utilisant la CATT II.

■**REMARQUE:** L'ensemble de SDE doit être remplacé si une code continue de s'afficher après avoir obtenu des résultats normaux lors des vérifications décrites ci-dessus (consultez la section Direction/châssis/commandes) pour remplacer l'ensemble de SDE).

Commutateur d'allumage

Le harnais de commutateur d'allumage connecte à l'interrupteur avec un raccord à quatre goupilles. Pour accéder le raccord, retirez la jauge; puis retirez l'écrou de commutateur d'allumage, retirez le commutateur, et poussez le languette de relâche de raccord. Tirez le raccord de l'interrupteur.



XR107A

TENSION

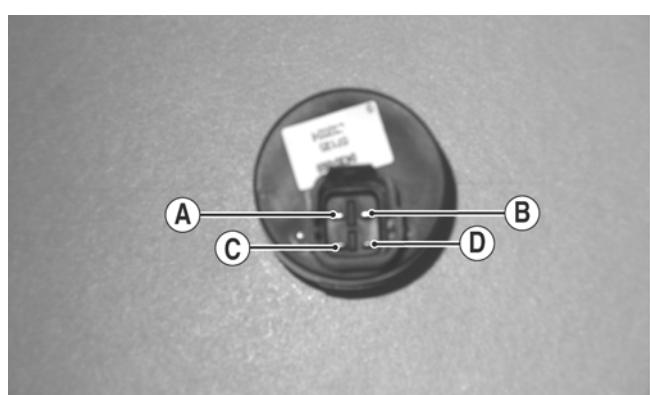
■**REMARQUE:** Effectuez ce test sur le faisceau.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du multimètre à un fil rouge ou l'autre; puis mettez le fil noir du multimètre à la masse.
3. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

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

RÉSISTANCE

■**REMARQUE:** Effectuez ce test sur l'interrupteur en utilisant la procédure suivante.



1. Placez le commutateur d'allumage à la position ON.
2. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
3. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille C; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille D.
4. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
5. Placez le commutateur d'allumage à la position LIGHTS.
6. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille A; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille B.

7. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
8. Branchez un fil du testeur ou l'autre au goupille C; puis branchez l'autre fil du testeur au goupille D.
9. Le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
10. Avec le commutateur à la position OFF, connectez le fil rouge du testeur et le fil noir du testeur à chacun des goupilles restants. Le multimètre doit indiquer un circuit ouvert pour tous goupilles.

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

Interrupteurs de commande au guidon

Le raccord est à deux raccords à côté de la colonne de direction. Pour accéder au connecteur, les panneaux latéral et la console doivent être retirée (consultez Direction/châssis/commandes).

■REMARQUE: Ces tests devraient être effectués sur le côté d'interrupteur du raccord.

RÉSISTANCE (feu de route)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil 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, remplacez le contacteur.

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 feu de croisement (LO), le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.

■REMARQUE: Si le multimètre indique une résistance, remplacez le commutateur.

DIODE (bouton du démarreur)

■REMARQUE: Si la tension ne correspond pas à la spécification, vérifiez l'état de la batterie à l'aide d'un voltmètre avant de remplacer le contacteur. Une batterie faible entraîne la lecture d'une tension faible lors d'un essai de diode.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position Diode.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil jaune/rouge; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir/blanc.

3. Avec le bouton du démarreur enfoncé, le multimètre doit indiquer une résistance de 0,5 à 0,7 volts c.c.
4. Avec le bouton du démarreur relâché, le multimètre doit indiquer 0 volts c.c.
5. Connectez le fil rouge du testeur au fil noir/blanc; puis connectez le fil noir du testeur au fil jaune/rouge.
6. Avec le bouton du démarreur enfoncé, le multimètre doit indiquer 0 volts c.c.

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

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, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert.
4. Avec le commutateur à la position RUN, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

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

RÉSISTANCE (priorité de marche arrière)

Le raccord dont il s'agit est le raccord blanc à quatre broches à côté de la colonne de direction. Pour y accéder, le porte-bagages avant et les garde-boue avant doivent être retirés (consultez Direction/châssis/commandes).

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

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

Interrupteur de sélection d'entraînement

CATT II
Cat Advanced Tech Tool Version 2

La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

Le connecteur dont il s'agit est le raccord blanc triangulaire à trois fils qui se trouve devant la colonne de direction supérieure.

■REMARQUE: Effectuez les tests de résistance, le l'interrupteur étant débranché.

RÉSISTANCE

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position OHMS.
2. Connectez le fil rouge du testeur au borne de fil vert/blanc, puis connectez le fil noir du testeur au borne de fil noir.
3. Avec l'interrupteur à la position 2WD, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert. Avec l'interrupteur à la position 4WD, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm. Avec l'interrupteur à la position 4WD Lock, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.
4. Branchez le fil rouge du testeur au borne orange/blanc; puis branchez le fil noir du testeur au borne noir.
5. Avec l'interrupteur à la position 2WD, le multimètre doit indiquer un circuit ouvert. Avec l'interrupteur à la position 4WD, le multimètre doit indiquer un circuit ouverte. Avec l'interrupteur à la position 4WD Lock, le multimètre doit indiquer une résistance inférieure à 1 ohm.

■REMARQUE: Si les relevés du multimètre ne sont pas conformes, remplacez l'interrupteur de sélection d'entraînement.

Système d'actionneur de différentiel avant

■REMARQUE: Le moteur étant arrêté et le commutateur d'allumage en position ON, un vrombissement momentané doit être perceptible chaque fois que le sélecteur est placé entre positions. La jauge LCD affichera 4WD et 4WD Lock en des positions d'interrupteur correspondant. Testez le sélecteur, le fusible de 30 A et les harnais connexions de câblage avant de tester la système de l'actionneur.

■REMARQUE: Les tests de tension doivent être effectués avec le commutateur et l'actionneur branché au harnais principal. Le multimètre peut être connecté au niveau du connecteur de l'actionneur à l'aide d'un faisceau de nœud de câblage ou de pinces ClipsMaxi.

TENSION

1. Faites tourner le commutateur d'allumage à la position ON mais ne pas démarrer le moteur.
2. Branchez le fil noir du testeur au fil noir.

3. Sélectez la position DC Volts sur le testeur et observez les affichages du mètre pour les trois positions de commutateur.

Couleur de fil	2WD	4WD	Verrouillage du différentiel
Noir à orange	Tension de la batterie	0 Volts c.c.	0 Volts c.c.
Noir à blanc/vert	Tension de la batterie	Tension de la batterie	0 Volts c.c.
Noir à blanc/orange	Tension de la batterie	Tension de la batterie	Tension de la batterie

■REMARQUE: Si le multimètre n'affiche pas les tensions indiquées dans le tableau, vérifiez que l'interrupteur et l'actionneur de traction avant sont branchées. Ensuite, vérifiez le commutateur, les fusibles d'allumage, les connexions de la batterie ou le faisceau de câblage.

■REMARQUE: Si les relevés de tension sont conformes et que l'actionneur ne fonctionne pas correctement, remplacez l'actionneur (consultez Système d'entraînement/système de freinage).

Bobine de stator

TENSION (générateur c. a. - rendement régulé)

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts 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 à 15,5 V c.c.

ATTENTION

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

■REMARQUE: Si la tension est inférieure à celle spécifiée, testez le générateur c.a. – aucun chargement.

TENSION (générateur c.a. - aucun chargement)

Le raccord est un raccord à trois broches dans la harnais du générateur c.a.



XR114A



XR117

■REMARQUE: Testez le raccord en provenance du moteur.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.a.
2. Testez entre les trois fils noir pour trois tests.
3. Le moteur tournant à un régime constant de 5000 tr/min, tous les tests de tension doivent être dans les limites spécifiées.

ATTENTION

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

■REMARQUE: Si les deux tests des bobines de stator échouent, remplacez le stator.

RÉSISTANCE (générateur c.a.)

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

Relais du démarreur

1. Enlevez le siège et le panneau latérale gauche; puis, en utilisant le multimètre réglé à la position de volts c.c., vérifiez le relais de la manière suivante.
2. Connectez le fil rouge du multimètre à la borne positive de la batterie, puis connectez le fil noir du multimètre à la connexion du câble du démarreur sur le relais du démarreur. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Assurez-vous que le commutateur d'allumage est à la position ON, la transmission au point mort, les freins sont déverrouillés et que l'interrupteur d'arrêt d'urgence est à la position RUN.

3. Appuyez sur le bouton du démarrage tout en observant le multimètre. La tension lue au multimètre doit tomber à 0 volt et on doit entendre un «clic» provenant du relais.

■REMARQUE: Si on entend un «clic» et que le multimètre indique plus de 1 volt, remplacez le relais du démarreur. Si on n'entend pas de «clic» et que le multimètre continue d'indiquer la tension de la batterie, passez à l'étape 4.

4. Débranchez la fiche à deux fils du relais du démarreur; connectez ensuite le fil rouge du multimètre au fil vert et le fil noir du multimètre au fil jaune/vert.



XR111

5. Appuyez sur le bouton du démarrage et observez le multimètre.

■REMARQUE: Si la tension de la batterie est indiquée, remplacez le relais du démarreur. Si aucune tension n'est indiquée, passez au Module d'alimentation électrique (PDM).

Moteur du démarreur

■REMARQUE: Le démarreur est une pièce non repérable. Si les tests suivants ne résultent pas à spécification, le démarreur doit être remplacé.

TESTAGE DE LA TENSION

Effectuez ce test sur la borne positive du démarreur initial. Pour y accéder, faites glisser le protecteur.

■REMARQUE: Le commutateur d'allumage doit être à la position ON, l'interrupteur d'arrêt d'urgence à la position RUN et le levier de vitesse à la position NEUTRAL.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur à la borne du démarreur; puis mettez le fil noir du testeur à la masse.
3. Le bouton du démarreur étant enfoncé, le multimètre doit indiquer tension de la batterie et le démarreur devrait fonctionner.



XR120

■REMARQUE: Si le multimètre indique la tension correcte mais que le démarreur ne fonctionne pas ou fonctionne lentement, le moteur du démarreur doit être remplacé.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez le fusible principal, les connexions, le fil du démarreur, la tension de la batterie (à la batterie), relais du démarreur ou le relais de démarrage au point mort.

RETRAIT

1. Déconnectez la batterie.

ATTENTION

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

2. Retirez l'écrou qui fixe le câble positif au démarreur, puis retirez le câble du démarreur.
3. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent le démarreur au carter moteur, puis retirez le démarreur. Prenez note du filage et du joint torique.

INSTALLATION

1. Appliquez une petite quantité de graisse au joint torique d'étanchéité du démarreur, puis installez le démarreur dans le carter moteur. Fixez-le à l'aide des deux vis mécaniques et du filage.

2. Fixez le câble positif au démarreur à l'aide de l'écrou.

3. Connectez la batterie (câble positif en première).

Module de contrôle électronique (MCE)

La MCE est située au-dessous le siège près de la batterie.

■REMARQUE: La MCE est une pièce non réparable. Si l'unité est défectueuse, elle doit être remplacée.

La MCE est rarement la cause de problèmes électriques; toutefois, si vous pensez que cette unité présente un défaut, remplacez-la par une autre unité de la numéro de pièce de même pour la vérifier.

Pour remettre les codes, référez-vous aux procédures situées dans la sous-section Système diagnostique d'EFI dans cette section.

■REMARQUE: Il est important de synchroniser le système d'injection électronique de carburant si vous remplacez le corps du papillon, l'ECM, le TPS ou l'ISC. Pour ce faire, procédez comme suit.

1. La clé étant placée à la position d'arrêt, enfoncez la pédale d'accélérateur jusqu'au fond (WOT).
2. Placez la clé de contact en position de marche (ON) et attendez 10 secondes.
3. Relâchez la pédale d'accélérateur et attendez 10 secondes additionnelles.
4. Tournez la clé à la position d'arrêt (OFF) et laissez la jauge se fermer.

Pompe à carburant capteur/de niveau de carburant

CATT II
Get Advanced Tech Tool Version 2

La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

■REMARQUE: Les essais initiales devrait être effectuées sur ce composant en utilisant la mode diagnostique sur la jauge LCD (voyez Système diagnostique d'EFI dans la section Système électrique).

La pompe à carburant électrique et le capteur de niveau de carburant constituent un ensemble non réparable. En cas de défauts de chaque composant, il faut remplacer.

TEST

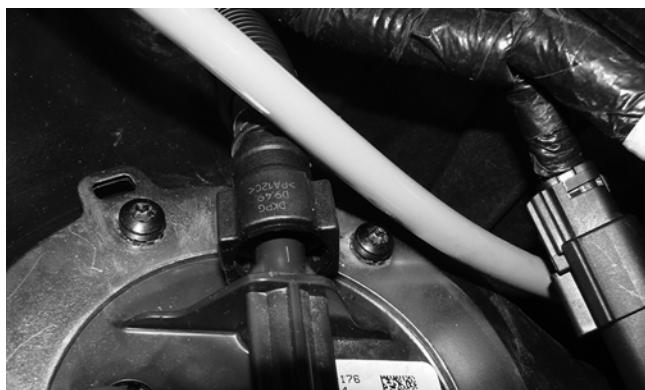
⚠ AVERTISSEMENT

Lors de tout entretien ou inspection du système de carburant présentant des risques de fuite de carburant, il ne doit y avoir aucune flamme nue à proximité, de même qu'il ne faut pas effectuer de soudures ou fumer.

⚠ À CE STADE

Avant d'enlever la pompe à carburant électrique, effectuez les vérifications suivantes, afin de savoir si ce retrait est nécessaire.

1. Expulsez les débris du raccord de la pompe à carburant en utilisant d'air comprimée.
2. Débranchez le raccord rapide en le poussant vers le raccord de la pompe à carburant. Appuyez ensuite sur le(s) bouton(s) de raccordement rapide et enlevez la conduite de carburant.



XR171

ATTENTION

À défaut de pousser le raccord vers la pompe à carburant, il en résultera des dommages au raccord, de sorte qu'on devra remplacer la conduite de carburant.

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant peut être sous pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant lorsque vous débranchez.

3. Installez l'Appareil d'essai de pression de carburant dans la conduite entre la pompe à carburant et la conduite de carburant.
4. Placez le commutateur d'allumage en position ON. La pression de carburant doit monter jusqu'à ce que la pompe s'arrête. La pression doit atteindre 3,0 kg/cm² (43 psi).



XR172

■REMARQUE: La pompe à carburant fonctionnera pendant 5 à 10 secondes après qu'on aura actionné la clé de contact.

5. Si la pompe produit une pression de carburant qui n'est pas conforme aux spécifications, vérifiez tous les connecteurs électriques et assurez-vous que la pompe est alimentée par une tension adéquate (tension de la batterie).
6. Connectez un multimètre aux fils d'alimentation électrique, en raccordant le fil d'essai rouge au fil rouge et le fil d'essai noir au fil noir; tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position ON. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Une tension faible produira une lecture de basse pression du carburant.

7. Si la tension de la batterie est normale et si on s'est assuré que le fil de masse est continu jusqu'au châssis, remplacez la pompe à carburant. S'il n'y a aucune tension, vérifiez si le fusible de la pompe à carburant, le relais, les fils, le détecteur d'inclinaison ou l'ECM ne présente aucune tension.

■REMARQUE: Si le message FUEL OFF (système de carburant désactivé) clignote sur la jauge, le système de détecteur d'inclinaison a désactivé volontairement le système de carburant.

RETRAIT

1. Déconnectez le tuyau d'essence et la pompe de carburant.
2. Enlevez les vis qui fixent de la pompe à carburant au réservoir d'essence; tracez ensuite un repère sur la pompe à carburant et sur le réservoir.
3. En levant, sortez avec soin la pompe à carburant; puis guidez ensuite la pompe et le levier de flotteur par l'ouverture du réservoir d'essence.

ATTENTION

Faites attention de ne pas endommager le flotteur, ni le bras de flotteur; autrement, vous devrez remplacer l'ensemble complet.

4. Obtuez l'ouverture de la pompe à carburant au moyen de ruban adhésif ou par une autre méthode.

INSPECTION

À CE STADE

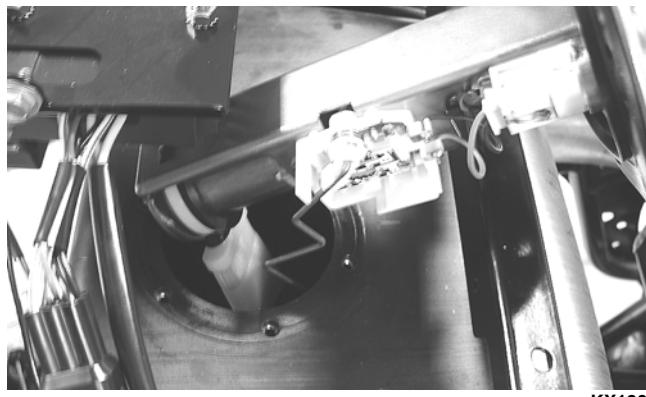
Si l'essai précédent a montré que la pompe était défectueuse et devait être remplacée, passez à la rubrique INSTALLATION.

1. Inspectez le tamis à carburant et nettoyez-le avec de l'air comprimé à basse pression.
2. Vérifiez que le levier de flotteur se déplace librement. Le flotteur doit revenir en position basse sans avoir à exercer de force dessus. Autrement, remplacez la pompe à carburant.
3. Vérifiez le capteur de niveau de carburant en branchant un multimètre aux fils de capteur; sélectionnez l'échelle OHMS. Le multimètre doit indiquer 5 ohms à la position correspondant au réservoir plein et 95 ohms à la position correspondant au réservoir vide.

■REMARQUE: Si les valeurs lues sont instables, nettoyez le rhéostat à résistance et la résistance avec de l'alcool propre et refaites la vérification. Si les valeurs lues ne sont toujours pas correctes, remplacez le capteur de niveau de carburant.

INSTALLATION

1. Sur la pompe à carburant neuve, tracez un repère au même endroit que sur la pompe qui a été enlevée; mettez ensuite en place le joint neuf sur la pompe.
2. Retirez le matériau ayant servi à obturer l'ouverture de la pompe à carburant; ensuite, en travaillant avec soin, mettez en place la pompe, en faisant attention de ne pas endommager le flotteur, ni le levier de flotteur.



3. Faites tourner la pompe à carburant jusqu'à ce que les repères soient alignés; installez ensuite les vis de montage et serrez-les fermement en croisant.

■REMARQUE: Il est important d'installer la pompe à carburant en l'orientant correctement, afin d'obtenir le bon jeu de levier de flotteur.

4. Branchez les fils, raccordez le tuyau à carburant ainsi que le collier de serrage à ressort; tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position ON. Notez si la pompe à carburant fonctionne momentanément et si la jauge indique le bon niveau de carburant.

5. La transmission étant au point mort et le verrou de frein étant verrouillé, faites démarrer le moteur et vérifiez qu'il fonctionne normalement. Vérifiez s'il n'y a pas de fuite de carburant.

Régulateur/redresseur

Le régulateur/redresseur se trouve avant le réservoir d'essence.

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 corro-dée. Nettoyez et resserrez les connexions de la batterie ou remplacez le régulateur ou redresseur. Si la tension n'augmente pas, consultez la rubrique Bobine de stator/senseur de position du vilebrequin (CKP) - Tension dans cette section. Si la tension de la bobine de chargement est normale, remplacez le régulateur ou redresseur.

Phares

TENSION

■REMARQUE: Effectuez ce test successivement sur le côté faisceau principal des quatre connecteurs. De plus, le commutateur d'allumage doit être à la position LIGHTS.

■REMARQUE: Le feu de croisement (LO) correspond à l'ampoule interne et le feu de route (HI) correspond à l'ampoule externe.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur à l'un des fils, puis connectez le fil noir du testeur à l'autre fil.
3. Le commutateur du rhéostat à la position feu de croisement (LO), testez les deux connecteurs externes (feu de croisement – LO). Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

4. Le commutateur du rhéostat à la position feu de route (HI), testez les deux connecteurs internes (feu de route – HI). Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si aucune tension de batterie n'est indiquée dans aucun des tests, inspectez la fusible LIGHTS, la batterie, le faisceau de fils principal, les connecteurs ou l'interrupteur gauche du guidon.

Feux arrière - feux d'arrêt

TENSION (feu arrière)

■REMARQUE: Effectuez ce test du côté faisceau principal du raccord. De plus, le commutateur d'allumage devrait être à la position LIGHTS.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil blanc/rouge; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.
3. Avec le commutateur d'allumage à la position LIGHTS, le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez les fusibles, le faisceau de fils, les raccords et les interrupteurs.

TENSION (feu d'arrêt)

■REMARQUE: Effectuez ce test du côté faisceau principal du raccord. De plus, le commutateur d'allumage devrait être à la position ON et le frein (la pédale ou le levier manuel) doit être appliqué.

1. Placez le sélecteur du multimètre à la position volts c.c.
2. Connectez le fil rouge du testeur au fil rouge et bleu; puis connectez le fil noir du testeur au fil noir.
3. Lorsqu'un des deux freins est appliqué, le multimètre doit indiquer la tension de la batterie.

■REMARQUE: Si le multimètre n'indique aucune tension, inspectez les fusibles, le faisceau de fils, les raccords et les interrupteurs.

Calage de l'allumage

Le calage de l'allumage ne peut pas être réglé; cependant, sa vérification peut vous aider à corriger d'autres composants. Pour vérifier le calage de l'allumage, respectez la procédure suivante.

1. Attachez le Lumière de réglage au fil haute tension des bougies d'allumage, puis retirez le bouchon de visite de calage du couvercle gauche du carter moteur.

2. À l'aide du Tachymètre, démarrez le moteur et faites-le tourner aux 1500 tr/min; le calage de l'allumage devrait être 10° avant PMH.

3. Installez le bouchon de visite de calage.

Si le calage de l'allumage ne peut pas être vérifié, il se peut que le rotor soit endommagé, que la clavette soit fendue, que le support de la bobine de déclenchement/senseur de CKP soit plié ou endommagé, ou que la MCE soit défectueuse.

Capteur d'inclinaison

AVERTISSEMENT

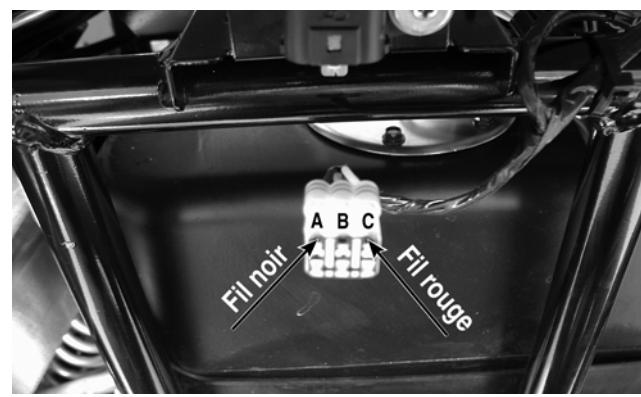
Une mauvaise installation du capteur d'inclinaison peut entraîner une perte soudaine de la puissance du moteur, d'où un risque de perte de maîtrise du véhicule entraînant des blessures graves ou mortelles.

ATTENTION

Ne laissez pas tomber le capteur d'inclinaison, le mécanisme interne pouvant subir des dommages à la suite d'un choc.

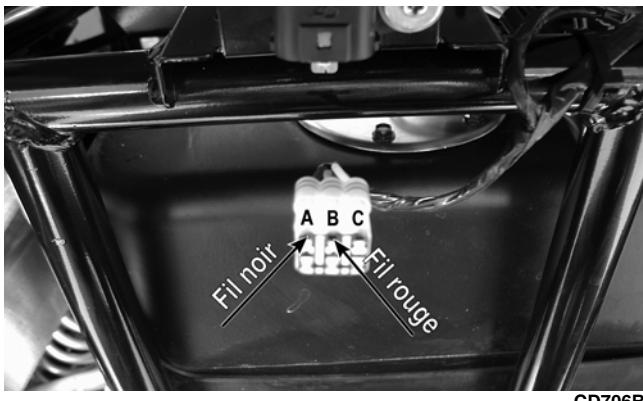
TENSION D'ALIMENTATION

1. Débranchez le connecteur à trois fils; sélectionnez ensuite l'échelle de volts c.c. sur le multimètre et branchez le fil d'essai rouge à la borne du fil orange (C) et le fil d'essai noir à la borne du fil rose/noir (A).



CD706A

2. Placez le commutateur d'allumage en position ON. Le multimètre doit indiquer la tension de la batterie. Sinon, vérifiez le fusible de 30 ampères principal et de 10 ampères d'allumage, le faisceau de câblage ou le commutateur d'allumage.
3. Retirez le fil d'essai rouge et connectez-le à fil bleu et brun (B). Le multimètre doit indiquer approximativement 2,5 volts c.c. Si la tension spécifiée n'est pas indiquée, vérifiez les connexions de fil au niveau de la MCE ou substituez un autre MCE pour vérifier le test.

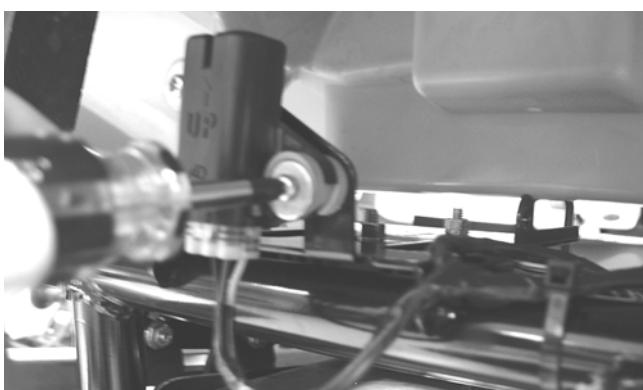


CD706B

TENSION DE SORTIE

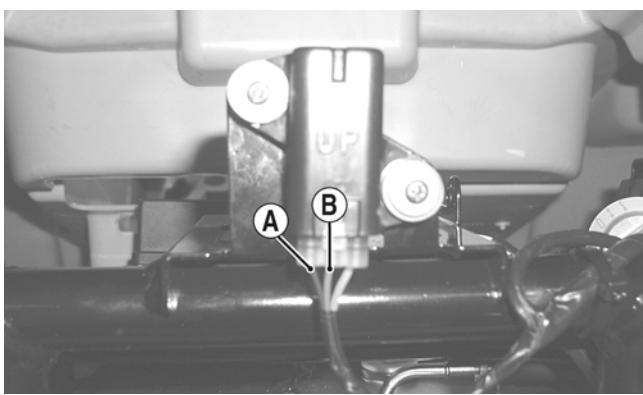
■REMARQUE: Il vous faudra ou un harnais de «break-out» utiliser des adaptateurs à aiguille sur les fils du multimètre, car les essais suivants s'effectuent alors que le capteur est branché.

1. Branchez le connecteur à trois fils; retirez ensuite les deux vis de montage servant à fixer le capteur d'inclinaison au châssis arrière.



CD707

2. Installez les adaptateurs à aiguille sur les fils du multimètre; sélectionnez ensuite l'échelle de volts c.c. sur le multimètre.
3. Branchez le fil d'essai rouge à la borne du fil bleu et brun (B) et le fil d'essai noir à fil rose/noir (A); tournez ensuite le commutateur d'allumage à la position marche (ON) et observez le multimètre. Le multimètre doit indiquer une résistance de 0,4 à 1,4 V c.c.



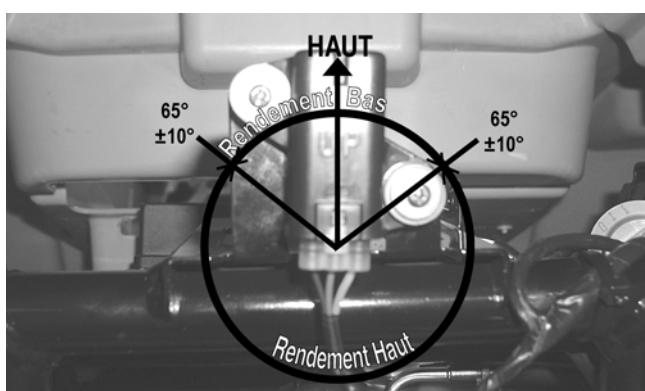
CD705B

4. Inclinez le capteur de 60° vers la gauche et vers la droite, tout en observant le multimètre. Le multimètre doit indiquer de 3,7 à 4,4 volts c.c. au bout d'environ une seconde dans la position inclinée. Si les valeurs lues au multimètre ne correspondent à celles spécifiées, le capteur d'inclinaison est défectueux.



CD709

■REMARQUE: Pour remettre en place le capteur après le test, assurez-vous que la flèche marquée est orientée vers le haut.



CD705A

Capteur de position d'accélérateur (CPA)

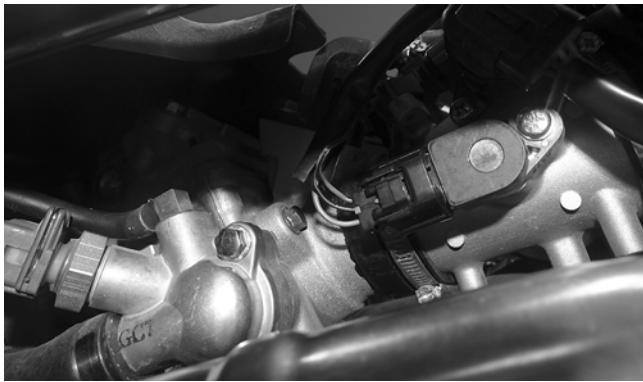
CATT II
Cat Advanced Tech Tool
Version 2

La data de composant peut être accédée en utilisant de l'Outil CATT II. Utilisez l'écran Sensor Data.

■REMARQUE: Les essais initiales devraient être effectuées sur ce composant en utilisant la mode diagnostique sur la jauge LCD (voyez Système diagnostique d'EFI dans cette section).

ESSAI

1. Sur le 500, retirez le couvercle de moteur côté gauche; puis débranchez la prise de raccord de CPA trois fils.



KC517

■REMARQUE: En avant que vous tester le CPA, inspectez le raccord de prise trois fils sur la faisceau principal et la prise trois goupilles sur le CPA pour la contamination, les goupilles cassés et/ou le corrosion.

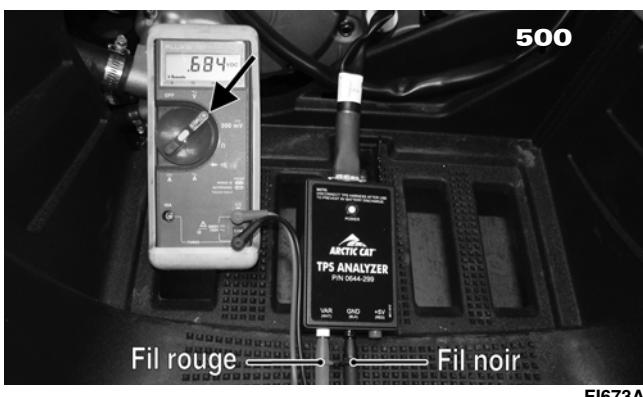
■REMARQUE: Si le véhicule est sous garantie, déposer ou ajuster la CPA annulera la garantie. Si la CPA est testé en dehors des spécifications, l'accélérateur doit être remplacé. Si le véhicule est hors garantie, la CPA peut être réglé.

2. Branchez le raccord n° 8 de Harnais de multi-analyseur de CPA au CPA; puis branchez le harnais à l'outil d'analyseur CPA.



FI672

3. À l'aide d'un multimètre, branchez le fil du testeur noir au borne noir (GND) sur l'analyseur et le fil du testeur rouge au borne blanc (VAR); puis sélectionnez la position Voltage. Avec le moteur découpé, la jauge devrait afficher 0,66-0,70 (500) ou 0,58-0,62 (550/700) et à pleins-gaz il devrait afficher approximativement 3,88 (500) ou 3,7 (550/700).



FI673A

■REMARQUE: Il est important de synchroniser le système d'injection électronique de carburant si vous remplacez le corps du papillon, l'ECM, le TPS ou l'ISC. Pour ce faire, procédez comme suit.

1. La clé étant placée à la position d'arrêt, enfoncez la pédale d'accélérateur jusqu'au fond (WOT).
2. Placez la clé de contact en position de marche (ON) et attendez 10 secondes.
3. Relâchez la pédale d'accélérateur et attendez 10 secondes additionnelles.
4. Tournez la clé à la position d'arrêt (OFF) et laissez la jauge se fermer.

ESSAI

1. Sur le 550/700, retirez le siège, couvercles latéraux, porte-bagages avant et panneau de carrosserie avant (voyez Direction/châssis/commandes); puis retirez l'ensemble de filtre à air. Retirez le raccord de CPA du CPA.



PR544



CF329

Commutateur de position de marche

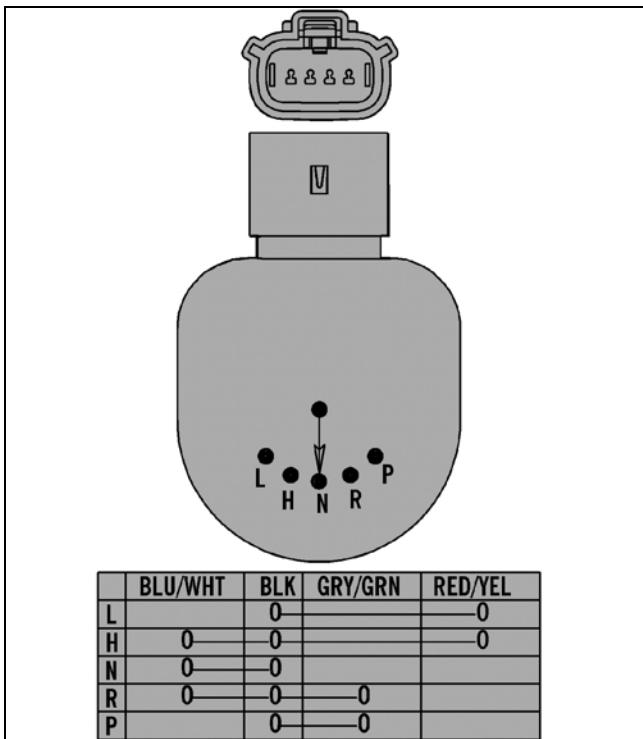
Le commutateur de position de marche est situé dans le moteur/transmission derrière le bras de marche.



XR119

Pour dépanner le commutateur, respectez la procédure suivant.

1. Débranchez le raccord de commutateur de position de marche; puis à l'aide d'un multimètre, testez le commutateur dans chaque position à listé. Résistance doit être moins d'un 1 ohm pour tout tests.



ATV-3083

2. Branchez le harnais au commutateur de position de marche.

Système diagnostique d'EFI

JAUGE DIGITALE

Cette jauge digitale peut être utilisée en tant qu'outil de diagnostic pour plusieurs des codes diagnostique de trouble (DTC) qui s'affichent. Procédez comme suit afin de placer la jauge en mode diagnostique.

1. Tournez le commutateur d'allumage à la position de marche (ON).

2. Maintenez enfoncés les boutons gauche et droit durant environ 3 secondes. Le message «DIAGNOSTIC» apparaît sur la jauge LCD.



WT541

3. Poussez la bouton centrale (SELECT) pour entrer la mode diagnostique; puis faites défiler l'affichage en enfonçant le bouton gauche ou droit pour atteindre la fonction souhaitée.

■REMARQUE: La jauge peut être utilisée de façon dynamique (alors que le moteur ou le véhicule est en marche) ou statique (alors que le moteur ou le véhicule est arrêté).

MODES DIAGNOSTIQUE

Batterie (BATTERY)



WT540

Affichage: Tension c.c. du système.

DTC: P0562, P0563, P2531, P2532

Utilisation: Vérifiez la tension du système dans les conditions suivantes.

1. Tension de la batterie alors que le moteur est les accessoires sont arrêtés (>12,2 volts c.c. à charge maximale).
2. Tension de batterie alors que le moteur est au ralenti (charge = 13,8 volts c.c. ou plus).
3. Tension de la batterie alors que les accessoires électriques sont en marche et le moteur tourne au ralenti (13,5 volts c.c. ou plus).

4. Tension de la batterie au moment du démarrage (10,5 à 11,5 volts c.c.).

Réfrigérant (COOLANT)



Affichage: Température du réfrigérant mesurée au moyen du capteur ECT.

DTC: P0116, P0117, P0118, P0119

Utilisation: Surveillance de la température du réfrigérant pour vérifier ce qui suit:

1. Le signal du capteur ECT.
2. L'indicateur de haute température (qui intervient à 230° F).
3. L'ouverture du thermostat à environ 180° F, indiquée par une baisse momentanée ou par une pause dans l'augmentation de la température indiquée.
4. Ventilateur en marche à 203° F, arrêté à 194° F.
 - A. Moteur de ventilateur
 - B. Relais de ventilateur
 - C. Fusible de ventilateur
 - D. Connexions des fils
5. Limiteur de régime à haute température, 5000 tr/min à 230° F.

Température d'admission d'air (INTAKE)



Affichage: Température d'admission d'air en° Fahrenheit ou Celsius.

DTC: P0112, P0113, P0114

Utilisation: Vérifiez si le capteur de IAT présente une indication correcte.

■REMARQUE: Quand le moteur a tourné, l'IAT est supérieure à la température de l'air extérieur en raison de la chaleur produite par le moteur et par le compartiment moteur, ainsi que par la tubulure d'entrée.

MAP (AIR PRESS)



Affichage: MAP en millibars et po./Hg.

DTC: P0107, P0108

Utilisation: Vérifiez si le signal de la pression barométrique est correct.

■REMARQUE: La pression barométrique locale est indiquée en po Hg (pouces de mercure) et millibars. La jauge devrait afficher approximativement 965 millibars à 970 pi au-dessus la niveau d'eau.

Contrôle de step de ralenti (ISC)



Affichage: Position d'ISC

DTC: P0508, P0509

Utilisation: Vérifiez la position correct d'ISC.

Capteur de position du papillon (TPS)



WT539

Affichage: Position de papillon (0% fermé, 95 à 100% à pleins gaz).

DTC: P0121, P0122, P0123

Utilisation: Vérifiez le signal du capteur de position du papillon et ajustez le câble d'accélérateur.

Capteur de carburant (FUEL)



WT545

Affichage: Signal de niveau de carburant provenant du capteur de niveau de carburant.

DTC: C1400, C1401, C1402

Utilisation: Vérifiez la sortie du capteur de niveau de carburant.

1. Le niveau plein du carburant est indiqué par une lecture de 0-5 ohms.
2. Le niveau vide du carburant est indiqué par une lecture de 95-100 ohms.

*110 à 500 ohms, le capteur de niveau de carburant ou le câblage peut être défectueux. 0 à 100 ohms, mais la jauge n'indique pas de lecture, cette dernière peut être défectueuse.

Tachymètre (RPM)



WT544

Affichage: Régime moteur

DTC: P0336, P0337, P0339

Utilisation: Vérifiez le signal de vitesse du moteur en observant ce qui suit:

1. Signal du capteur CKP (position du vilebrequin) vers la MCE
2. Signal de MCE (CAN) vers la jauge (tachymètre)
3. Signal de l'ECM (CAN) vers la SDE.

Compteur de vitesse (SPEED)



WT533

Affichage: Signal de vitesse du véhicule.

DTC: P0500

Utilisation: Vérifiez le signal du capteur de compteur de vitesse en observant ce qui suit:

1. Signal du capteur de vitesse vers la MCE.
2. Signal de MCE (CAN) vers la jauge (compteur de vitesse/compteur kilométrique).
3. Signal de l'ECM (CAN) vers la SDE.

CODES DIAGNOSTIQUE DE TROUBLE (DTC)

Si un composant de l'injection de carburant électronique (EFI) ou un composant connexe du châssis est défectueux ou si le MCE détecte un signal en dehors de la plage de tolérance, un code diagnostique de trouble (DTC) sera généré dans le MCE et apparaîtra sur l'affichage à cristaux liquides (LCD). La LCD n'affichera rien et le DTC apparaîtra alternativement avec une icône de clé ou un voyant indicateur d'anomalie (MIL).

Liste de codes

■REMARQUE: Chacun des codes numériques suivants porteront un préfixe de lettre C, P ou U. Le préfixe «C» dénote une anomalie du châssis tandis, le préfixe «P» dénote une anomalie du groupe motopropulseur et le préfixe «U» dénote le compteur LCD perdue communication.

■REMARQUE: Les codes de dysfonctionnement normaux sont effacés de la LCD lorsque le composant est remplacé ou que le dysfonctionnement est corrigé; toutefois, les codes intermittents doivent être effacés comme indiqué dans le tableau des codes.

Code	Description de défaut	Cause possible	Rétablissement de défaut
C0063	Haut circuit de capteur d'inclinaison	Capteur ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
C0064	Bas/ouvert/SG circuit de capteur d'inclinaison	Capteur ou harnais intermédiaire ouvert ou courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0030	Intermittent/ouvert chauffeur d'O2	Chaussieur ou harnais intermédiaire est intermittent ou ouverte	Corrigez la condition*
P0031	Bas/SG de chauffer d'O2	Chaussieur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0032	Haut/SP de chauffeur d'O2	Chaussieur ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0107	Bas/SG/ouvert circuit de capteur de MAP	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0108	Haut/SP circuit de capteur de MAP	Capteur ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0112	Bas/SG circuit de capteur de température d'admission d'air	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0113	Haut/ouvert circuit de capteur de température d'admission d'air	Capteur ou harnais intermédiaire ouvert ou courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0114	Intermittent circuit de capteur de température d'admission d'air	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0116	Range/performance circuit de capteur d'ECT	Le capteur produit une tension hors plage	Corrigez la condition*
P0117	Bas/SG circuit de capteur d'ECT	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0118	Haut/ouvert/SP circuit de capteur d'ECT	Capteur ou harnais intermédiaire ouvert ou courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0119	Intermittent circuit de capteur d'ECT	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0121	Range/performance de TPS	Le capteur produit une tension hors plage	Corrigez la condition*
P0122	Bas/SG circuit de TPS	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0123	Haut circuit de TPS	Capteur ou harnais intermédiaire ouvert ou courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0130	Intermittent/ouvert capteur d'O2	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent ou open	Corrigez la condition*
P0131	Bas/SG capteur d'O2 ou fuite d'air	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis ou une fuite d'air existe	Corrigez la condition*
P0132	Haut/SP capteur d'O2	Capteur ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0171	Rétroaction O2 en-deçà de la correction minimale	Basse pression de la rampe de carburant, filtre à carburant sale ou injecteurs sales	Corrigez la condition*
P0172	Rétroaction O2 excédant la correction maximale.	Pression excessive de la rampe de carburant, capteurs MAP ou de température non conformes aux spécifications	Corrigez la condition*
P0219	État de survitesse du moteur	La vitesse (régime) du moteur a dépassé le point de réglage ou la limite de survitesse de l'ECM.	Réduire la vitesse de moteur
P0231	Bas/SG/ouvert circuit de relais de pompe de carburant	Relais retiré ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0232	Haut circuit de relais de pompe de carburant	Relais ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0233	Circuit de relais de pompe de carburant	Circuit de relais erratique or intermittent	Corrigez la condition*
P0261	Bas/SG circuit d'injecteur de carburant de cylindre	Injecteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0262	Haut circuit d'injecteur de carburant de cylindre	Injecteur ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0263	Balance/ouvert injecteur de carburant de cylindre	Injecteur débranché ou harnais intermédiaire open	Corrigez la condition*
P0336	Synchronisation de capteur d'angle de vilebrequin	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0337	SG/circuit de capteur d'angle de vilebrequin	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0339	Intermittent/erratique capteur d'angle de vilebrequin	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0340	Synchronisation de capteur d'angle de l'arbre à cames	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0341	SG/circuit de capteur d'angle de l'arbre à cames	Capteur ou harnais intermédiaire courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0342	Intermittent/erratique capteur d'angle de l'arbre à cames	Capteur ou harnais intermédiaire intermittent	Corrigez la condition*
P0480	Circuit de contrôle de relais de ventilateur	Relais erratique ou intermittent	Corrigez la condition*

Code	Description de défaut	Cause possible	Rétablissement de défaut
P0484	Haut circuit de contrôle de relais de ventilateur	Relais ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0485	Bas/SG/ouvert circuit de contrôle de relais de ventilateur	Fusible du ventilateur sauté, relais de ventilateur retiré ou harnais intermédiaire court-circuité à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0500	Capteur de vitesse de véhicule	Signale de circuit de capteur intermittent ou manquant	Corrigez la condition,*
P0508	Bas/SG circuit de système de contrôle d'air de régime	Harnais intermédiaire d'IAC courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0509	Haut/ouvert circuit de système de contrôle d'air de régime	IAC débranché ou la harnais intermédiaire est courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0520	Interrupteur/capteur d'huile de moteur	Capteur ou harnais intermédiaire erratique ou intermittent	Corrigez la condition*
P0562	Tension bas de système	Condition de charge de batterie bas ou sortie de régulateur/redresseur bas	Corrigez la condition*
P0563	Tension haut de système	Connexions de câble de batterie desserre ou sortie de régulateur/redresseur haut	Corrigez la condition*
P0601	Erreur du total de contrôle de mémoire de l'ECM.	Reprogrammez l'ECM avec la version à jour du logiciel.	Corrigez le problème de logiciel de l'ECM*
P0615	Circuit de relais de démarreur	Bouton/interrupteur de démarrage, relais de démarreur, interrupteur de vitesse ou harnais intermédiaire erratique ou intermittent	Corrigez la condition*
P0616	Bas circuit de relais de démarreur	Bouton/interrupteur de démarrage, relais de démarreur ou harnais intermédiaire intermittent ou courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0617	Haut circuit de relais de démarreur	Bouton/interrupteur de démarrage, relais de démarreur ou harnais intermédiaire intermittent ou courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P0630	NIV non programmé ou incompatible	Vérifiez si les numéros de pièce de la jauge ACL et de l'ECM correspondent au numéro de modèle du véhicule et au NIV.	Corrigez le problème de compatibilité entre le NIV et l'indicateur et l'ECM*
P0642	Bas circuit d'alimentation de capteur	Une ou plus des capteurs défectueuse ou courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P0643	Haut circuit d'alimentation de capteur	Une ou plus des capteurs défectueuse ou courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition*
P2300	Bas/SG/ouvert circuit de bobine d'allumage primaire	Bobine ou harnais intermédiaire ouvert ou courté à la masse de châssis	Corrigez la condition*
P2301	Haut circuit de bobine d'allumage primaire	Bobine ou harnais intermédiaire courté à l'alimentation de batterie	Corrigez la condition**
P2531	Bas circuit de commutateur d'allumage	Condition de charge de batterie bas ou sortie de régulateur/redresseur bas	Corrigez la condition*
P2532	Haut circuit de commutateur d'allumage	Connexions de câble de batterie desserre ou sortie de régulateur/redresseur haut	Corrigez la condition*
U0155	Perte de communication CAN entre la jauge ACL et l'ECM de l'EFI	Circuit CAN du calibre ou faisceau de fils intermédiaire intermittent ou en panne	Corrigez la condition*
U1000	Véhicule non enregistré ou numéro d'identification invalide inscrit	Un numéro d'enregistrement invalide a été inscrit.	Entrez le NIP d'enregistrement correct*
U1001	Véhicule non enregistré et limites du véhicule validées.	Un numéro d'enregistrement invalide a été inscrit.	Entrez le NIP d'enregistrement correct*
FUEL OFF	Code d'activation de capteur d'inclinaison	Capteur activé	Replacez le châssis du véhicule à la verticale.*

Haut: Une condition de haut tension a été décelée

* Après la correction de condition, changez le commutateur d'allumage On-Off-On

Bas: Une condition de bas tension a été décelée

**Après la correction de condition, changez le commutateur d'allumage On-Off-On, démarrez le moteur, puis changez le commutateur d'allumage On-Off-On.

Intermittent: Une condition de circuit intermittent a été décelée

Ouvert: Une condition de circuit ouvert a été décelée

Dépannage

Problème: L'étincelle est faible ou absente.

Situation	Remède
1. Bobine d'allumage défectueuse	1. Remplacez la bobine d'allumage.
2. Bougie d'allumage défectueuse	2. Remplacez la bougie d'allumage.
3. Magnéto défectueuse	3. Remplacez la bobine du stator.
4. MCE défectueuse	4. Remplacez la MCE.
5. Bobine du capteur d'allumage défectueuse	5. Remplacez la bobine du stator.

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

Situation	Remède
1. Essence inapproprié	1. Remplacez par l'essence appropriée.
2. Filtre à air sale	2. Nettoyez le filtre à air.
3. Bougie d'allumage inapproprié (trop froide)	3. Remplacez la bougie d'allumage.
4. Joints d'étanchéité de soupapes fendu ou manquantes	4. Remplacez les joints.
5. Segments de piston d'huile usée ou brisée	5. Remplacez les segments.

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

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

Problème: La magnéto ne se charge pas.

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

Problème: La magnéto se charge, mais la vitesse de chargement est inférieure aux spécifications.

Situation	Remède
1. Fils court-circuités, ouverts ou desserrés (aux bornes)	1. Réparez, ou resserrez les fils.
2. Bobine du stator (magnéto) à la masse ou ouvertes	2. Remplacez le bobine du stator.
3. Régulateur/redresseur défectueux	3. Remplacez le régulateur/redresseur.
4. Plaques de batterie défectueuses	4. Remplacez la batterie.

Problème: Il y a surcharge de la magnéto.

Situation	Remède
1. Batterie interne court-circuitée	1. Remplacez la batterie.
2. Résistance du régulateur/redresseur endommagée ou défectueuse	2. Remplacez la résistance.
3. Mauvaise mise à la masse du régulateur/redresseur	3. Nettoyez ou resserrez la connexion de masse.

Problème: Le chargement est instable.

Situation	Remède
1. Fil court-circuité par intermittence	1. Remplacez le fil.
2. Court circuit interne de magnéto	2. Remplacez la bobine du stator.
3. Régulateur/redresseur défectueux	3. Remplacez le régulateur/redresseur.

Problème: Le bouton de démarrage ne fonctionne pas.

Situation	Remède
1. Charge faible de la batterie	1. Chargez ou remplacez la batterie.
2. Contacts d'interrupteurs défectueux	2. Remplacez l'interrupteur.
3. Relais du démarreur défectueux	3. Remplacez le relais.
4. Commutateur d'arrêt d'urgence ou commutateur d'allumage éteint	4. Allumez les interrupteurs.
5. Connexions desserrées ou déconnectées	5. Connectez, resserrez ou réparez les connexions.

Problème: La surface des plaques de batterie présente des taches ou une substance blanche, poudreuse et acide.

Situation	Remède
1. Vitesse de chargement trop basse ou trop haute 2. Batterie à plat ou endommagée 3. Électrolyte contaminé	1. Remplacez la batterie. 2. Remplacez la batterie. 3. Remplacez la batterie.

Problème: La batterie se décharge trop rapidement.

Situation	Remède
1. Système de chargement n'est pas chargé 2. Plaques de batterie surchargées ou endommagées 3. Batterie court-circuitée 4. Électrolyte contaminé	1. Vérifiez la magnéto, le régulateur/redresseur, les connexions du circuit. 2. Remplacez la batterie ou corrigez le système de chargement. 3. Remplacez la batterie. 4. Remplacez la batterie.

Problème: La polarité de la batterie est inversée.

Situation	Remède
1. Batterie incorrectement connectée	1. Inversez les connexions – remplacez la batterie – réparez l'endommagement.

Système d'entraînement/système de freinage

INFORMATION GÉNÉRALE

Les logements en aluminium de fonderie ont été assemblés à l'aide de vis filetées par roulage (trois lobes). Lors de l'assemblage de ces vis, enfoncez délicatement les vis dans le logement; serrez ensuite aux couples de serrage ci-après..

Taille	Nouveau logement	Logement ré-assemblé
M6 (évidement Torx T-30)	8 à 9,5 lb-pi	6,5 à 9 lb-pi
M8 (évidement Torx T-40)	25 à 31 lb-pi	21 à 25 lb-pi
M10 (évidement Torx T-50)	37 à 45,5 lb-pi	31 à 38 lb-pi

OUTILS SPÉCIAUX

Lorsque le technicien effectue des procédures d'entretien dans cette section doit avoir un certain nombre d'outils spéciaux à sa disposition.

Description	n/p
Outil jauge de jeu d'engrenement (essieu à 24 cannelures)	0544-010
Outil jauge de jeu d'engrenement (essieu à 27 cannelures)	0544-011
Outil pince de bouteilles homocinétiques	0444-120
Clé de retenue de moyeu	0444-270
Douille hexadécimale interne	0444-104
Extracteur du pignon de l'engrenage/axe	0444-127
Outil d'installation de joint étanchéité de carter d'engrenage	0444-224

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

Actionneur de traction avant/verrou de différentiel

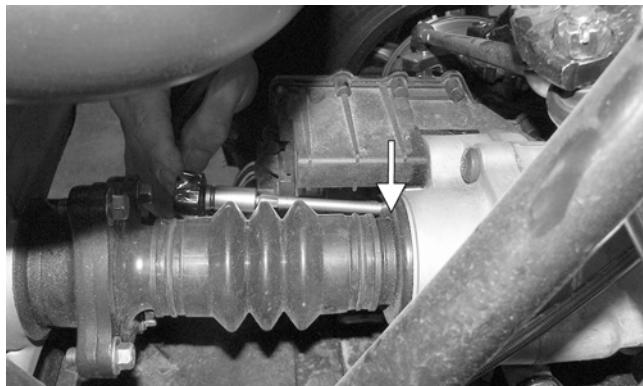
■REMARQUE: L'actionneur est une pièce non réparable. S'il est défectueux, il doit être remplacé.

■REMARQUE: L'actionneur ne doit fonctionner que quand le contacteur d'allumage est en position ON.

L'actionneur de traction avant se trouve sur le côté du carter d'entrée de la traction avant. Le moteur étant arrêté et le commutateur d'allumage en position ON, un vrombissement momentané doit être perceptible chaque fois que l'interrupteur de sélection d'entraînement est déplacé ou le verrou de différentiel est activé. Si aucun son n'est entendu, consultez la section 5. Si l'actionneur marche constamment ou fait des grincements ou des bruits de frottement, il faut le remplacer.

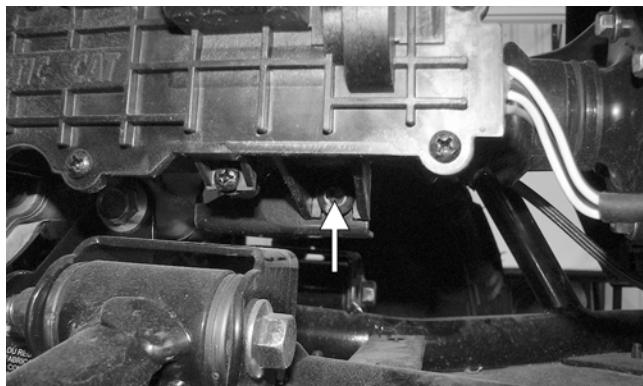
RETRAIT

1. Débranchez le connecteur du faisceau de fils de l'actionneur.
2. À l'aide d'une clé à empreinte hexalobée T-30, retirez la vis de fixation du côté arbre d'entraînement de l'actionneur.



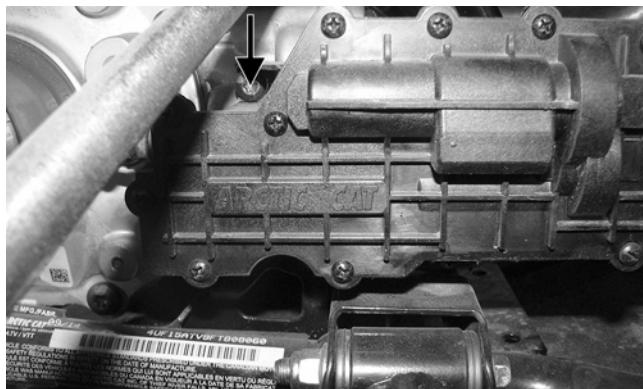
XR165A

3. Enlevez la vis de fixation du dessous de l'actionneur.



XR163A

4. Desserrez sans le retirer la vis de fixation à l'avant de l'actionneur; faites glisser ensuite l'actionneur vers l'arrière suffisamment pour dégager la languette de montage fendue et l'arbre du sélecteur.

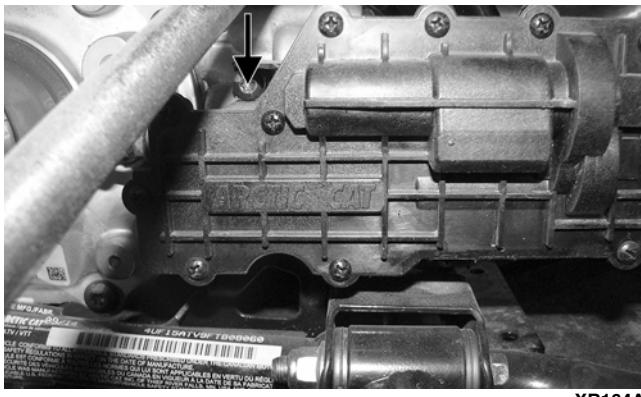


XR164A

INSTALLATION

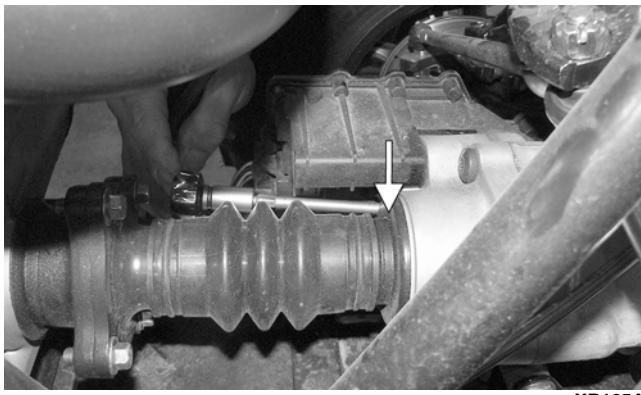
■REMARQUE: Veillez à aligner correctement le levier actionneur de verrouillage du différentiel avec le trou du plongeur de verrouillage du différentiel.

1. Lubrifiez les joints torique sur l'actionneur. Assurez-vous que toutes les surfaces de montage sont propres et exemptes de débris.
2. Alignez l'actionneur avec l'arbre du sélecteur et glissez-le vers l'avant sur l'arbre en prenant soin d'engager la vis à capuchon dans la fente de la languette de montage avant.



XR164A

3. Tout en tenant l'actionneur fermement en avant, serrez la vis à capuchon avant pour maintenir l'actionneur en place; posez les deux vis à capuchon restantes sans les serrer.
4. Desserrez la vis à capuchon avant et serrez la vis à capuchon du côté arbre d'entraînement.



XR165A

■REMARQUE: Il est important de serrer cette vis à capuchon alors que les autres sont desserrés pour assurer la bonne assise de l'actionneur.

5. Serrez les vis à capuchon restantes, puis branchez la prise électrique au faisceau de fils principal.
6. Placez le commutateur d'allumage en position ON et vérifiez le fonctionnement en actionnant plusieurs fois l'interrupteur de sélection d'entraînement.
7. Fixez le faisceau de fils au châssis avec une attache en nylon.

Différentiel avant

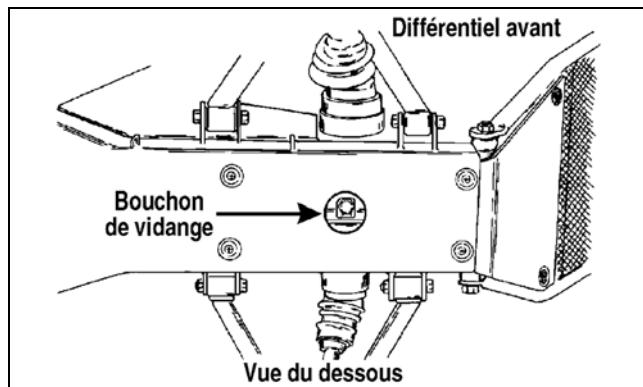
RETRAIT DU DIFFÉRENTIEL

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

⚠ AVERTISSEMENT

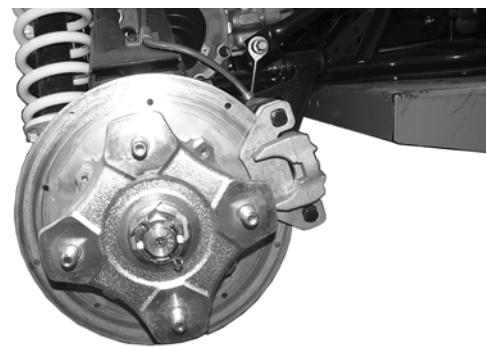
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez le bouchon de vidange, évacuez le lubrifiant d'engrenages dans un bac de récupération, puis réinstallez le bouchon et serrez à 45 lb-po.



ATV0082A

3. Retirez les roues avant.
4. Enclenchez le frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
5. Retirez et jetez les goupilles fendue attachant les écrous à six pans; puis retirez les écrous à six pans.

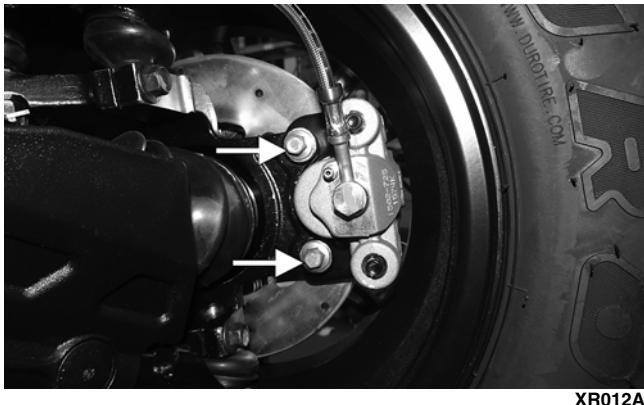


XR099

6. Relâchez le verrou du levier de frein.

■REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de retirer les tuyaux de frein des étriers pour cette procédure.

7. Retirez les deux étriers de freins. Prenez note des quatre vis à capuchon.



XR012A

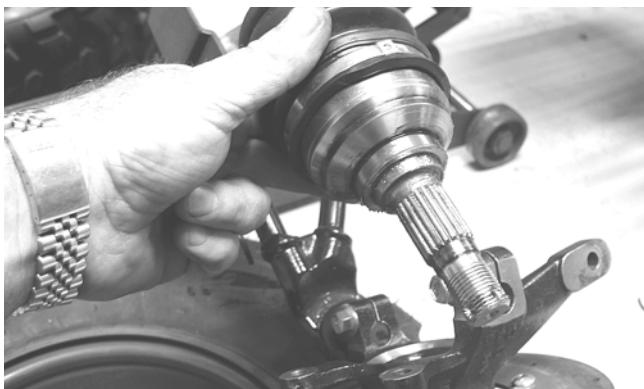
■**REMARQUE:** Ne laissez pas l'étrier de frein suspendu de la câble/tuyau.

8. Retirez les vis à capuchon du joint à rotule supérieur en faisant attention de ne pas endommager les filets de la tige du joint à rotule; puis, à l'aide d'un maillet en caoutchouc, tapez légèrement l'extrémité de l'essieu et dégagéz-le de la genouillère.



XR011C

9. Dégagez la genouillère de direction de l'essieu.



KX151

10. Soutenez l'essieu pour éviter qu'il ne tombe ou qu'il soit en suspension.

ATTENTION

L'essieu doit être soutenu. Si l'essieu n'est pas soutenu, le joint homocinétique interne risque d'être endommagé.

11. Retirez les boulons de l'amortisseur inférieur. Prenez note des écrous de blocage; puis mettez les amortisseurs de côté et fixez-les à l'aide d'une sangle.

12. Retirez les écrous de blocage et les vis à capuchon du bras en « A » supérieur; ensuite retirez le bras en « A ». Jetez les écrous.



XR152A

13. Retirez et conservez la tasseau de bras en « A ».



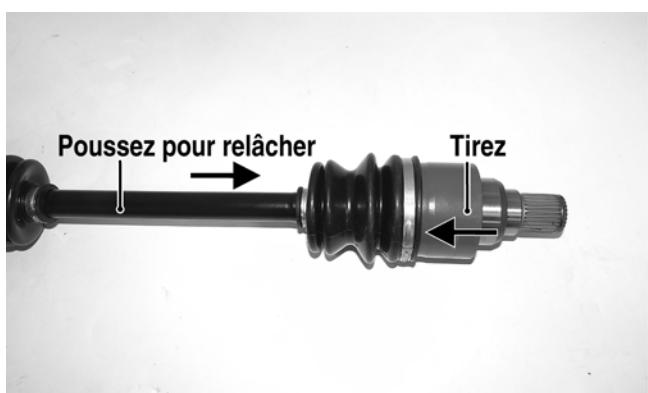
XR170

14. Poussez l'arbre d'essieu fermement vers le différentiel pour débloquer le verrou interne; puis, tout en maintenant l'essieu enfoncé, tirez sur la coupelle du joint homocinétique pour la séparer du différentiel.

■**REMARQUE:** Laissant l'essieu à niveau sera faciliter la retrait.

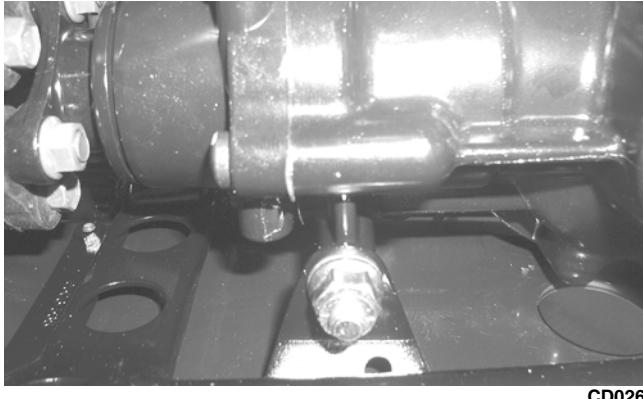
ATTENTION

N'essayez pas d'utiliser un extracteur à inertie afin d'éviter des dégâts au différentiel/essieu.



CF633A

15. À l'aide d'une clé à empreinte hexalobée T-30, retirez les trois vis fixant l'actionneur de traction avant à la boîte d'engrenages et déposez l'actionneur.
16. Retirez la vis à capuchon inférieure de la fixation du différentiel. Prenez note de l'écrou de blocage et des rondelles.



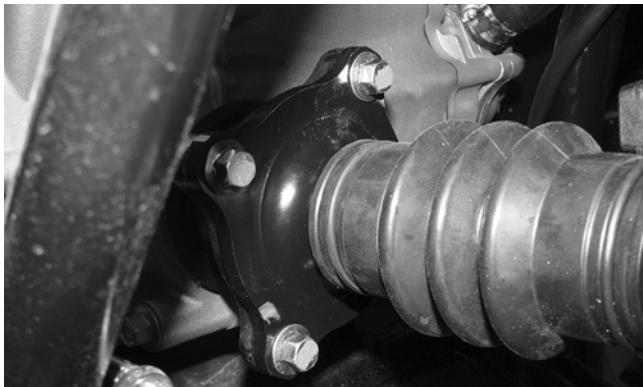
CD026

17. Retirez les vis à capuchon supérieures de la fixation du différentiel. Prenez note d'un espaceur.



CD016

18. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent la bride de sortie; puis déplacez l'ensemble du différentiel suffisamment en avant pour désengager l'ensemble de bride de sortie.



XR169

19. Posez le différentiel sur son côté droit, puis retirez-le du cadre.



KX159

Désassemblage de l'arbre d'entrée

■**REMARQUE:** Cette procédure peut s'effectuer sur un engrenage arrière; mais il peut y avoir des variantes d'un modèle à l'autre. Le technicien devrait faire preuve de discernement et de jugement.

1. À l'aide d'une clé torx T-40, retirez les vis de fixation de logement du pignon.

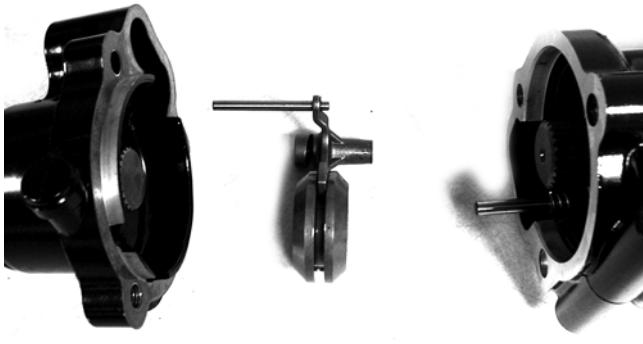


GC004A

2. Retirez de logement à l'aide d'un maillet de caoutchouc. Prenez note du joint. Retirez la fourchette, le collier et le ressort. Prenez note de l'emplacement de tous les composants en prévision de l'assemblage.



GC015



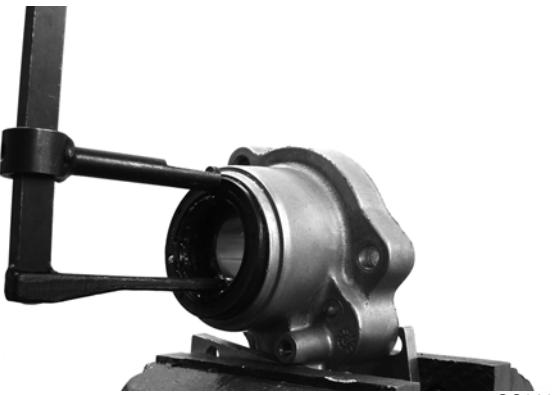
CD106

3. À l'aide d'un pinces pour collier de botte (ou l'équivalent), enlevez les brides de manchon, puis retirez les manchons et l'entraînement cannelé de l'arbre d'entrée.
4. Retirez l'anneau de retenue; puis retirez l'arbre d'entrée du logement du pignon.



CD107

5. À l'aide d'un outil d'extraction de joints, retirez le joint du pignon. Prenez note du collet d'espacement.

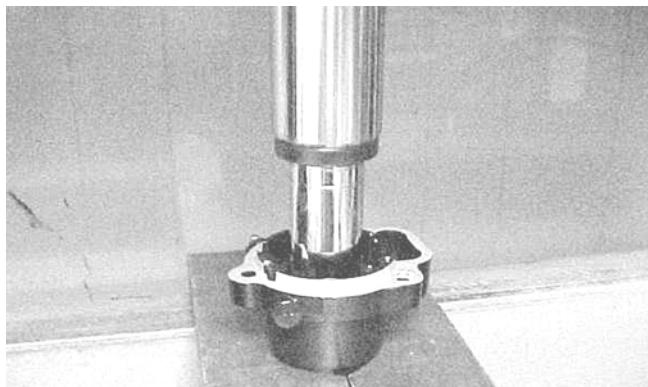


GC010

6. Retirez l'anneau à ressort fixant le roulement de l'arbre d'entrée; placez ensuite le logement du pignon dans une presse et retirez le roulement.



GC011



AF984



KX219

Assemblage de l'arbre d'entrée

1. Placez le logement du pignon dans une presse et installez le roulement d'arbre primaire. Assujettissez le roulement avec l'anneau à ressort existant en vous assurant que le bord pointu est dirigé vers l'extérieur.



GC012



GC011

2. Installez le joint d'étanchéité de l'arbre d'entrée en veillant à ce qu'il soit de niveau avec le bord du logement.



GC014

3. Lubrifiez l'arbre d'entrée avec de la graisse haute performance au disulfure de molybdène n° 2 en remplissant les cannelures et les languettes du soufflet; assembliez ensuite en laissant l'excès de graisse s'échapper librement. Une légère pression sera présente sur le soufflet pendant l'assemblage. Fixez en place avec de nouveaux colliers de serrage.

■REMARQUE: Chaque fois que les cannelures de transmission sont séparées, nettoyez toutes les cannelures avec un solvant de nettoyage de pièces et séchez-les avec de l'air comprimé, puis lubrifiez-les avec la graisse recommandée.



GC009A

4. Installez l'arbre d'entrée dans le logement du pignon; installez ensuite le manchon avant et fixez-le avec la bride de manchon appropriée et le manchon arrière avec la bride de manchon appropriée.

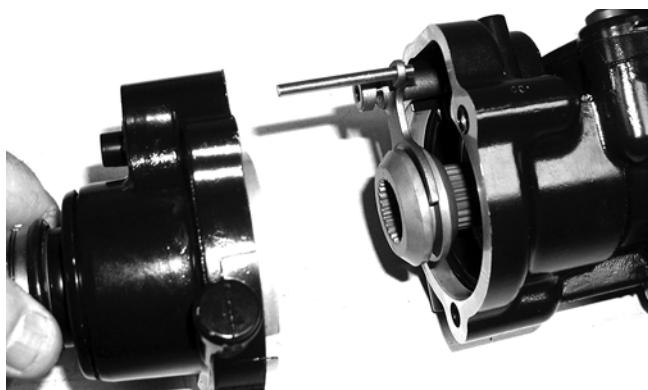


CD112



CD099

5. Placez le logement de pignon avec un nouveau joint sur le logement de différentiel, puis attachez-le avec les vis à capuchon existantes. Serrez à 23 lb-pi (logement existant) ou 28 lb-pi (logement nouveau).



CD103

Désassemblage du différentiel

■REMARQUE: Cette procédure peut s'effectuer sur un carter d'engrenage arrière.

1. À l'aide d'une clé torx 40, retirez les vis à capuchon fixant le logement du pignon. Prenez note du attelage, fourche et ressort (différentiel seulement).



GC015

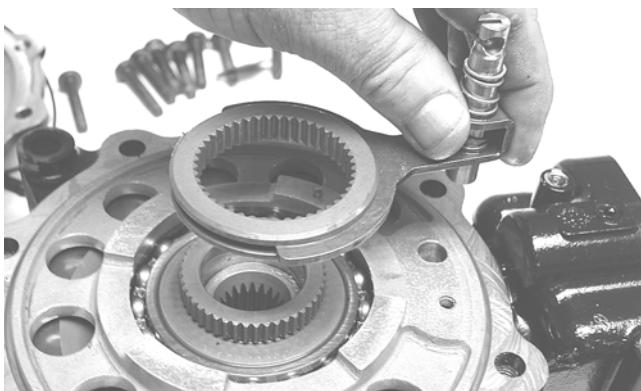
2. À l'aide d'une clé torx T-40, retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle de différentiel.
3. À l'aide d'un maillet en plastique, frappez légèrement pour retirer le couvercle du différentiel. Prenez note du joint torique.



KX174

■REMARQUE: Si le couvercle est difficile à retirer, faites levier sur le couvercle en plusieurs endroits évidés.

4. Retirez le coupleur cannelé, la fourchette d'embrayage, la goupille, ainsi que le ressort du dispositif de verrouillage du différentiel, puis mettez ces pièces de côté. Notez la position des pièces en prévision de l'assemblage.

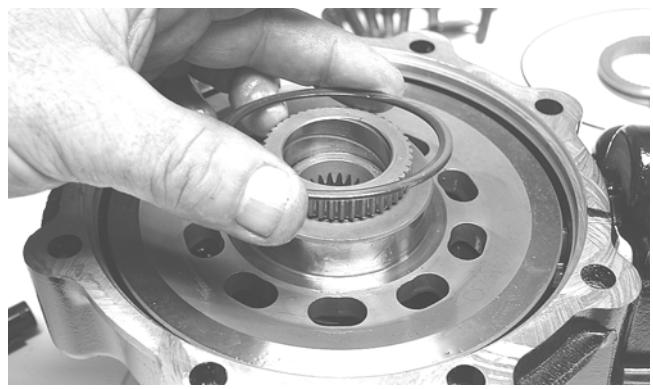


KX175

5. Retirez l'ensemble de bride de roulement de carter d'engrenage côté gauche en notant qu'il y a une cale. Marquez la cale comme cale gauche.



KX177

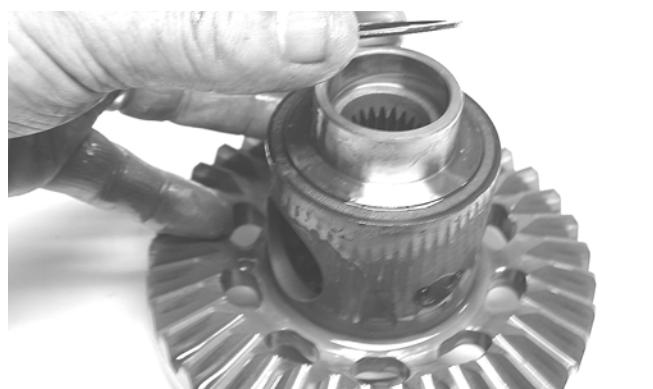


KX178

6. Disposez l'ouverture du différentiel vers le bas; ensuite, en soulevant, sortez le boîtier du croisillon. N'oubliez pas les cales et marquez-les comme étant du côté droit.



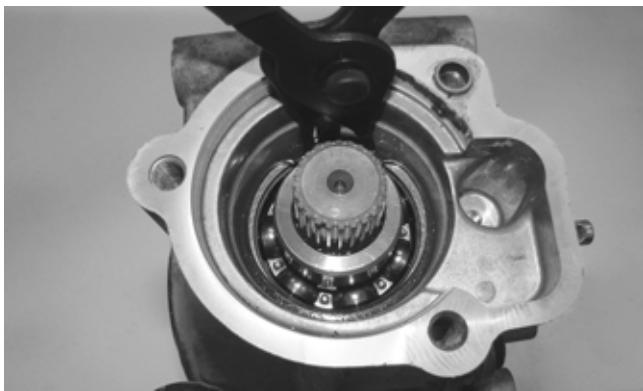
KX179



KX181

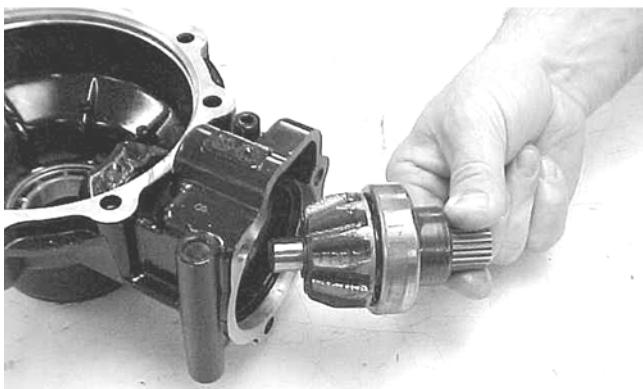
Désassemblage du pignon

1. Retirez l'anneau de retenue interne qui fixe le roulement de pignon dans le logement.



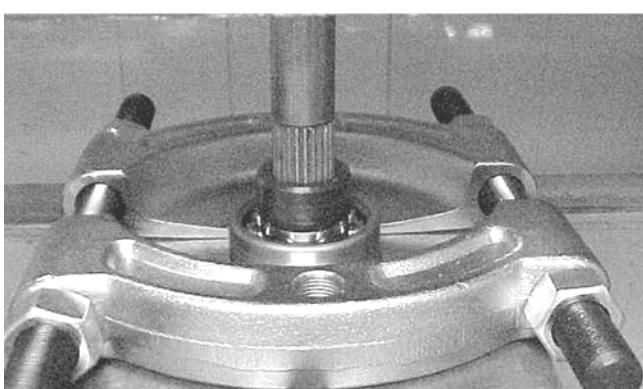
WC430

2. À l'aide de l'Extracteur du pignon de l'engrenage/axe et d'un marteau, retirez le pignon du logement du boîtier d'engrenage.



CC878

3. Assujettissez le pignon de l'engrenage dans un extracteur de roulement; puis retirez le roulement de pignon à l'aide d'une presse. Prenez note du collier et du roulement.

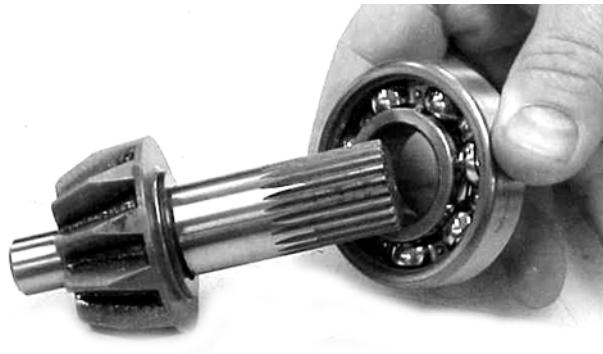


CC879

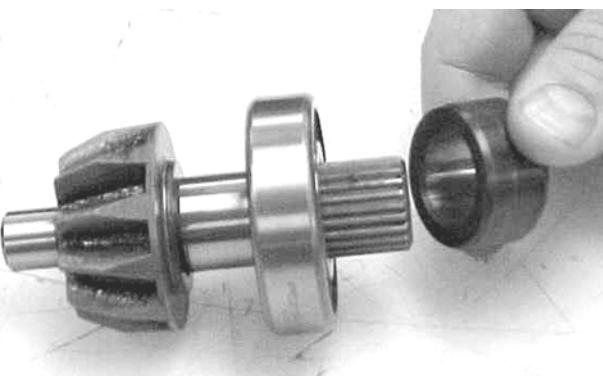
4. Retirez toutes les pièces réutilisables du boîtier d'engrenage, puis débarassez-vous du boîtier et du collier de verrouillage.

Assemblage du pignon

1. Installez le roulement sur l'arbre de pignon. Installez le collet de l'arbre de pignon.

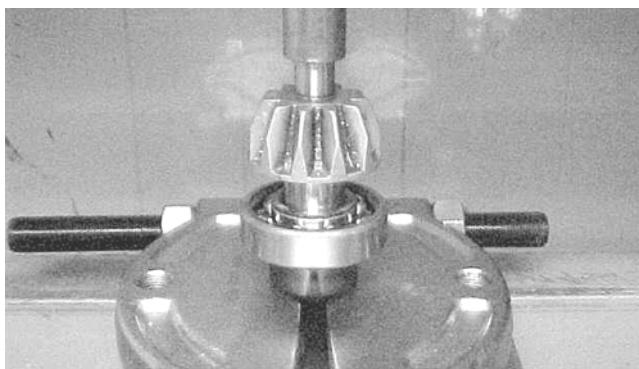


CC882



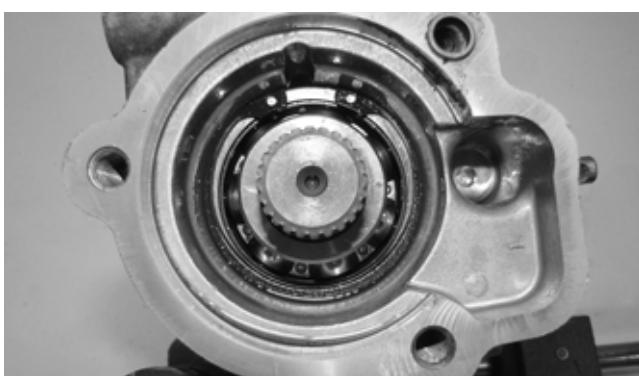
CC883

2. Placez le pignon dans un extracteur de roulement; puis installez le roulement à l'aide d'une presse.



CC884

3. Au moyen d'un chalumeau au propane, chauffez le boîtier d'engrenages à environ 200° F; et installez ensuite l'ensemble de pignon.
4. Installez le collier de retenue interne en plaçant le côté effilé dans la direction opposée au roulement.



WC429

Procédure de calage/choix de cale

Cales du côté de la boîte d'engrenage (jeu d'engrènement)		
n/p	mm	po
0402-405	1,3	0,051
0402-406	1,4	0,055
0402-407	1,5	0,059
0402-408	1,6	0,063
0402-409	1,7	0,067

Cales du côté du couvercle (jeu axial de couronne dentée)		
n/p	mm	po
1402-074	1,3	0,051
1402-075	1,4	0,055
1402-076	1,5	0,059
1402-077	1,6	0,063
1402-078	1,7	0,067

Il est très important de régler les engrenages coniques aux bonnes tolérances de fonctionnement. Ces tolérances peuvent avoir une grande incidence sur la durée utile et le bruit de l'engrenage; par conséquent, il est essentiel de régler correctement tout jeu d'engrenage avant l'assemblage final.

La procédure suivante peut être utilisée à la fois pour le différentiel avant et l'engrenage d' entraînement arrière.

■REMARQUE: Tous les roulements doivent être installés dans l'engrenage et le pignon correctement installé avant de continuer.

Jeu d'engrènement

■REMARQUE: Réglez toujours le jeu d'engrènement avant tout autre calage.

1. Installez la cale existante ou une cale de 0,051-0,055 po sur le côté de l'engrenage de l'ensemble de la couronne dentée.



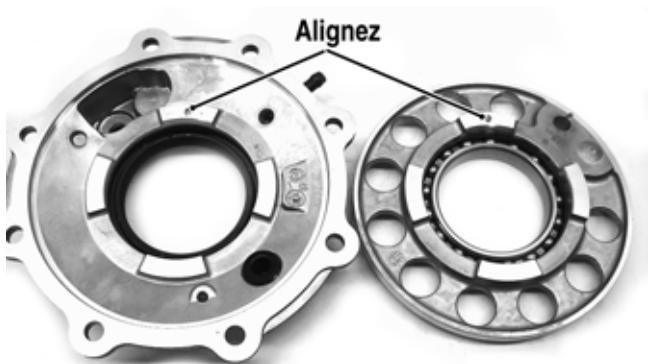
GC031A

2. Installez la couronne dentée avec la cale dans l'engrenage; ensuite, en tenant le pignon en position stationnaire, basculez la couronne dentée d'en avant en arrière pour vérifier s'il y a un jeu d'engrènement. S'il n'y a pas de jeu d'engrènement, installez une cale plus épaisse et revérifiez.



GC036A

3. Installez le boudin du roulement sur le couvercle de la boîte d'engrenage en vous assurant que la goupille d'alignement/de position s'engage dans le trou de montage du couvercle; assurez-vous ensuite que le boudin du roulement est entièrement placé dans le couvercle.



GC032A



GC033A

4. Installez la cale existante ou une cale de 1,6 mm sur le côté couvercle de la couronne dentée; placez ensuite le couvercle du carter d'engrenage assemblé sur l'engrenage et fixez-le à l'aide des trois vis à capuchon. Serrez uniformément en suivant une séquence croisée.

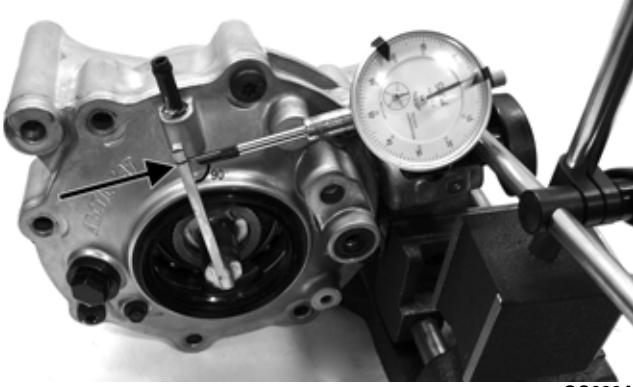


GC036B

5. Placez l'outil de mesure de jeu d'engrènement approprié dans les cannelures de la couronne dentée et installez un comparateur à cadran en vous assurant qu'il entre bien en contact avec la jauge à un angle de 90° et avec le repère.



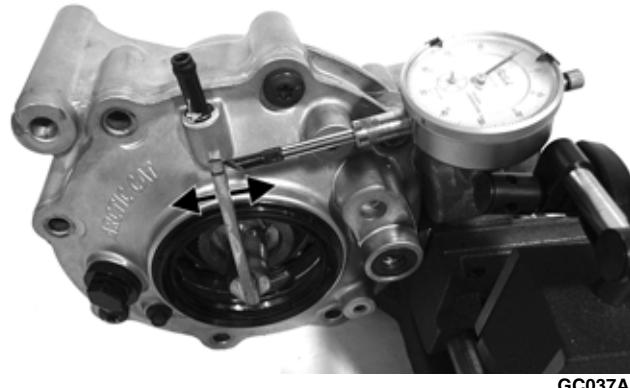
GC040



GC039A

6. Remettez le comparateur à cadran à zéro; ensuite, en maintenant le pignon stationnaire, basculez l'ensemble de la couronne dentée d'en avant en arrière et notez le jeu d'engrènement. Le jeu d'engrènement doit se situer entre 0,011 et 0,015 po. Si le jeu d'engrènement correspond aux spécifications, passez au jeu axial de la couronne dentée. Si le jeu d'engrènement ne correspond pas aux spécifications, augmentez l'épaisseur de la cale pour augmenter le jeu d'engrènement ou réduisez l'épaisseur de la cale pour réduire le jeu d'engrènement.

■REMARQUE: Des réglages de jeu d'engrènement plus élevés se traduisent généralement par un fonctionnement d'engrenage plus silencieux.



GC037A

Jeu axial de couronne dentée

Une fois le jeu d'engrènement corrigé, il est possible de régler le jeu axial de la couronne dentée. Pour régler le jeu axial, respectez la procédure suivante.

1. Placez solidement l'engrenage dans un appareil de maintien en le positionnant de façon à ce que le couvercle soit vers le haut; installez ensuite un comparateur à cadran en contact avec le collet d'essieu de la couronne dentée.



GC035

2. Ramenez le comparateur à cadran à zéro; poussez ensuite la couronne dentée vers le comparateur à cadran et relâchez-la. Le jeu axial doit être entre 0,004 et 0,008 po.
3. Pour augmenter le jeu axial, diminuez l'épaisseur de la cale. Pour réduire le jeu axial, augmentez l'épaisseur de la cale.

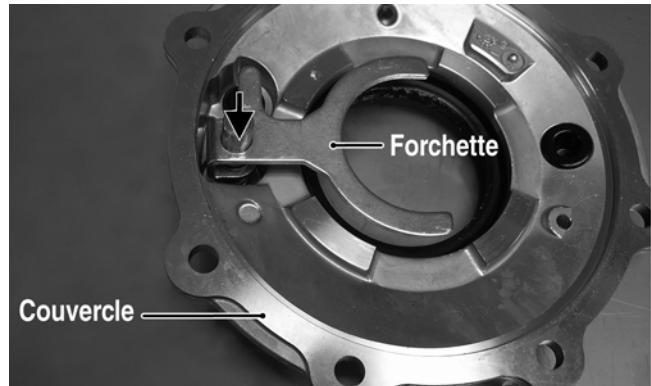
■REMARQUE: Une fois le bon jeu d'engrènement et le bon jeu d'extrémité établis, l'engrenage peut être assemblé (voir Assemblage du différentiel dans cette sous-section).

Assemblage du différentiel

1. L'engrenage à pignon et les nouveaux roulements étant installés, placez la cale (de jeu d'engrènement) sélectionnée sur le côté engrenage de la couronne dentée, en positionnant le côté chanfreiné vers la couronne dentée; faites ensuite l'installation dans le logement d'engrenage/de différentiel.



GC031A



CF266A



GC020

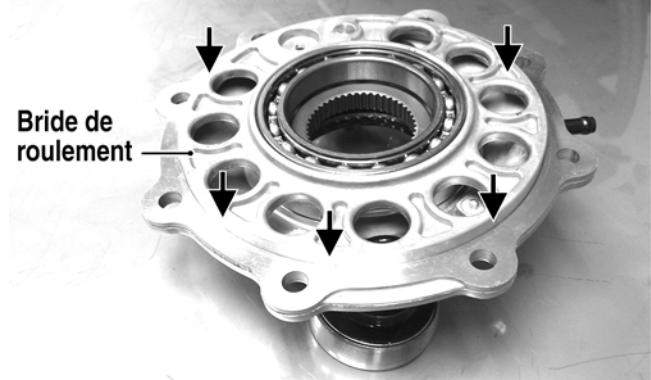
2. Placez la cale (jeu axial) sélectionnée, le côté chanfreiné vers l'engrenage, sur le côté couvercle de la couronne dentée.



GC036B

■REMARQUE: L'étoile et la couronne dentée forment un ensemble qui doit être remplacé dans sa totalité.

3. Assemblez la fourchette et le collier coulissant dans le montage du couvercle; ensuite installez le montage de la bride de roulement/roulement gauche et positionnez fermement dans le couvercle.



CF267A

4. Appliquez une couche généreuse de graisse dans le joint torique; ensuite installez-le dans le montage de couvercle assemblé en vous assurant de bien positionner le joint torique autour de la circonference de la bride de roulement.

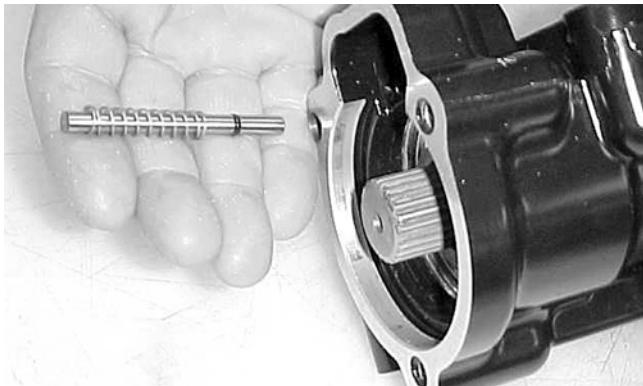


CF275A

5. En veillant à ce que le joint torique soit correctement positionné sur l'ensemble de couvercle du carter d'engrenage/différentiel, installez le couvercle avec les vis à capuchon existantes (enduite avec Loctite vert n° 609). Serrez les vis à capuchon à 23 lb-pi (logement existent) ou 28 lb-pi (logement nouveau).

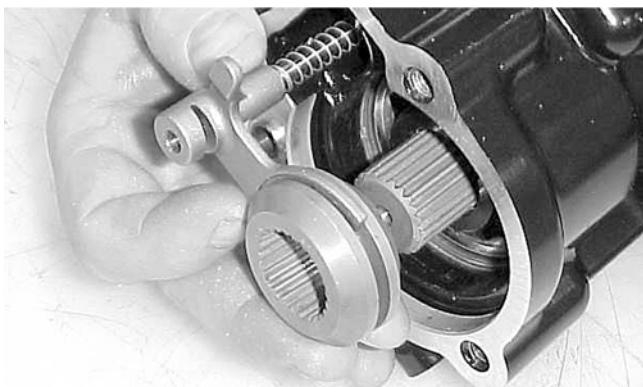
■REMARQUE: Pour faciliter l'assemblage, vous pouvez enduire le joint torique de graisse.

6. Installez l'arbre de fourchette d'embrayage avec le ressort dans le logement d'engrenage en veillant à ce que le joint torique de l'arbre soit orienté vers l'intérieur.



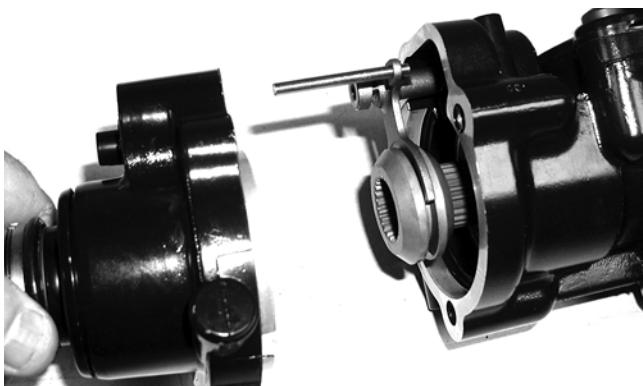
CC892

7. Installez la fourchette d'embrayage en veillant à ce que la jambe de la fourchette soit dirigée vers le haut. Enduisez le joint d'une petite quantité d'huile; installez ensuite le joint.



CC893

8. Positionnez le logement du pignon sur le logement d'engrenage; fixez-le ensuite avec les vis à capuchon existantes. Serrez à 23 lb-pi (logement existent) ou 28 lb-pi (logement nouveau).



CD103

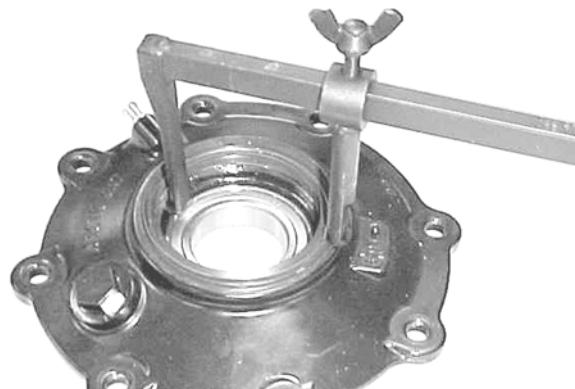


CD110

Retrait/installation du joint d'étanchéité d'essieu

■REMARQUE: Cette procédure peut s'effectuer sur un engrenage arrière.

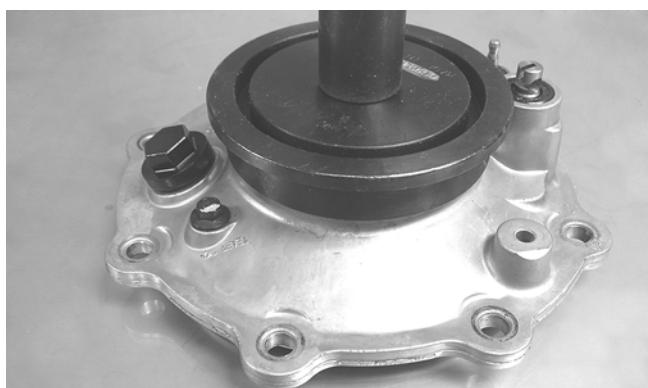
1. Retirez le joint d'étanchéité à l'aide d'un outil d'extraction pour joints.



CC899

■REMARQUE: Avant d'installer le joint d'étanchéité, enduisez de Graisse #2 molybdène disulfide haute performance le diamètre extérieur du joint.

2. À l'aide d'un Outil d'installation de joint étanchéité, poussez le joint étanchéité également dans l'ouverture de couvercle jusqu'à installé.



CF278

ATTENTION

Assurez-vous que l'outil est libre d'entailles ou d'angles vifs sans quoi le joint sera endommagé.

3. Renouvelez les étapes 1 à 2 de l'autre côté.

INSTALLATION DU DIFFÉRENTIEL

1. Placez la différentiel sur lui côté droit; puis installez dans le châssis avec l'arbre et les brides fixées. Mettez en place le différentiel sur le châssis et installez les vis à capuchon (enduite avec Loctite bleu n° 243) et les écrous de blocage. Serrez à 38 lb-pi.



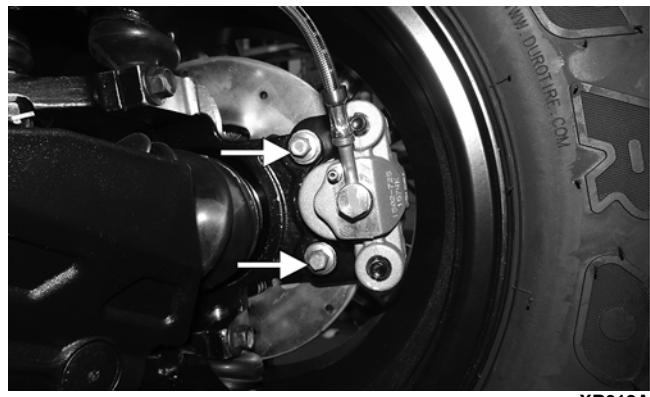
2. Alignez les quatre trous de la bride de sortie et installez les quatre vis à capuchon (enduites de Loctite bleu n° 243). Serrez à un couple de 20 lb-pi. Tirez le protecteur en caoutchouc sur la bride de sortie et l'arbre d'entrée. Assurez-vous d'aligner les segments d'huile au-dessus de la cavité.



3. Versez 275 mL (9,3 oz) de lubrifiant d'engrenage hypoïde SAE 80W-90 dans le différentiel et installez le bouchon de remplissage. Serrez à 16 lb-pi.
4. Installez l'actionneur d'entraînement avant avec les trois vis à capuchon à tête torx, puis connectez le connecteur à fil au faisceau de câblage principal.
5. Installez les essieux avant (consultez la partie Essieux moteur de cette section).
6. Fixez les bras en « A » supérieur à l'aide de vis à capuchon et des écrous de blocage nouveau. Serrez à 50 lb-pi.

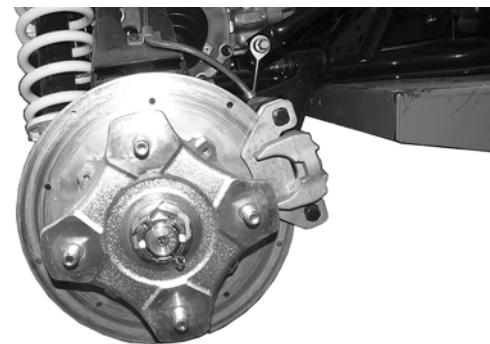


7. Fixez les oeillets d'amortisseurs inférieurs avec les vis à capuchon et les écrous de blocage. Serrez à 50 lb-pi.
8. Fixez le moyeu à l'essieu/arbre à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés à ce stade.
9. Fixez les étriers de freins au genouillère avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux serrées à 20 lb-pi.



10. Serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 8) à 200 lb-pi.
- REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.**

11. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.



12. Installez les roues et serrez à 40 lb-pi (roues acier) ou 80 lb-pi (roues aluminium).
13. Retirez le VTT de son support.

Essieux moteur

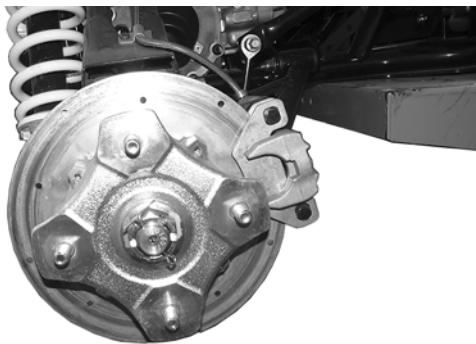
RETRAIT DE L'ESSIEU MOTEUR ARRIÈRE

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. Enclez le frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
3. Retirez la roue.
4. Retirez la goupille fendue attachant l'écrou à six pans; puis retirez l'écrou à six pans. Relâchez le verrou du levier de frein.



XR099

5. Retirez les deux étriers de frein (côté droit seulement).

REMARQUE: Ne laissez pas les étriers de frein suspendus de leur câble/tuyau.

ATTENTION

Les étriers doivent être soutenus. Si les étriers sont suspendus depuis le câble/tuyau, il risque d'y avoir des dommages.

6. Glissez le moyeu hors de la genouillère et mettez-le de côté.
7. Retirez la vis à capuchon et l'écrou de blocage attachant la genouillère au bras en « A » supérieur. Jetez l'écrou de blocage.

REMARQUE: Il ne faut jamais réutiliser un écrou de blocage. Lorsqu'un écrou de blocage a été retiré, il faut le remplacer par un écrou de blocage neuf.

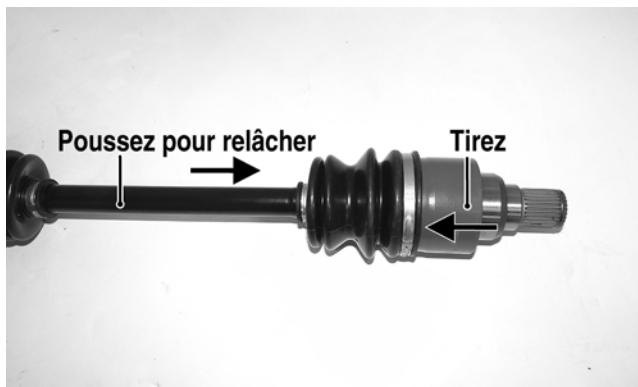
8. Tout en maintenant en place l'essieu moteur, tirez le dessus de la genouillère vers l'extérieur et vers le bas jusqu'à ce qu'elle soit dégagée de l'essieu moteur.
9. Placez un bac de récupération sous le VTT pour récupérer toute fuite d'huile éventuelle.

10. Poussez l'arbre d'essieu fermement vers le carter d'engrenage pour débloquer le verrou interne; puis, tout en maintenant l'essieu enfoncé, tirez sur la couelle du joint homocinétique pour la séparer du d'engrenage.

REMARQUE: Laissant l'essieu à niveau sera faciliter la retrait.

ATTENTION

N'essayez pas d'utiliser un extracteur à inertie afin d'éviter des dégâts au carter d'engrenage/essieu.



CF633A

RETRAIT DE L'ESSIEU MOTEUR AVANT

REMARQUE: Pour retirer un essieu moteur avant, consultez Différentiel avant dans cette section.

NETTOYAGE ET INSPECTION

REMARQUE: Il faut toujours nettoyer et inspecter les composants de l'essieu moteur afin de déterminer si un entretien ou des recharges sont nécessaires.

1. Essuyez à l'aide d'une serviette propre toute trace d'huile ou de graisse éventuelle des composants de l'essieu.



CF635

2. Inspectez les bottes afin de repérer les déchirures, les fissures ou la détérioration.

■REMARQUE: Si une botte est endommagée de quelque façon que ce soit, elle doit être remplacée avec un kit de botte.

3. Inspectez le boîtier d'engrenage se scelle pour les égratignures ou dommage.

DÉSASSEMBLAGE DES ESSIEUX

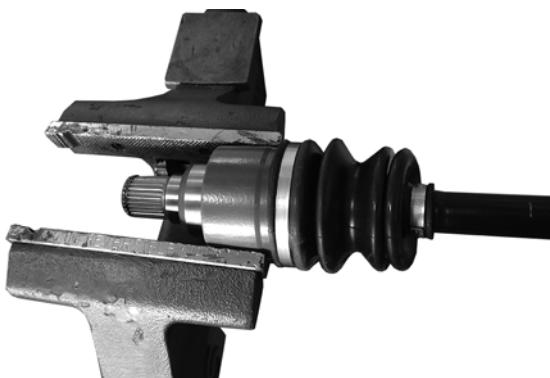
■REMARQUE: Les soufflets sont les seules pièces réparables sur les essieux; si tout autre composant est usé ou endommagé, il est nécessaire de remplacer l'essieu.

1. À l'aide de l'outil de retrait de soufflet homocinétique, retirez et conserverez les deux colliers de serrage pour le réassemblage



CF636

2. Le bout à rayure blanche du joint homocinétique dans un étau



CF638

3. Pour détacher l'essieu du joint homocinétique, tirez sur l'essieu d'un coup sec; glissez ensuite le soufflet en dehors de l'essieu.



CF637

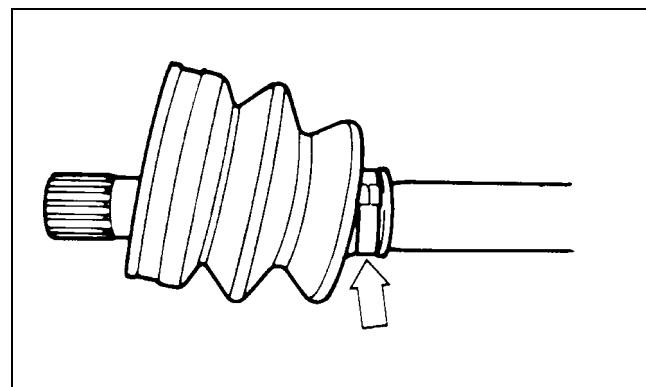
■REMARQUE: Les étapes 1 à 3 peuvent servir à remplacer le soufflet extérieur.

ASSEMBLAGE DES ESSIEUX

1. Installez le soufflet intérieur avec le petit collier de serrage en vous assurant que les extrémités du collier de serrage sont positionnées correctement.

■REMARQUE: Le soufflet est positionné correctement lorsque sa petite extrémité est assise dans la gorge enfoncée.

2. À l'aide de l'outil pour collier de serrage du soufflet, fixez le petit collier de serrage du soufflet intérieur



ATV-1048

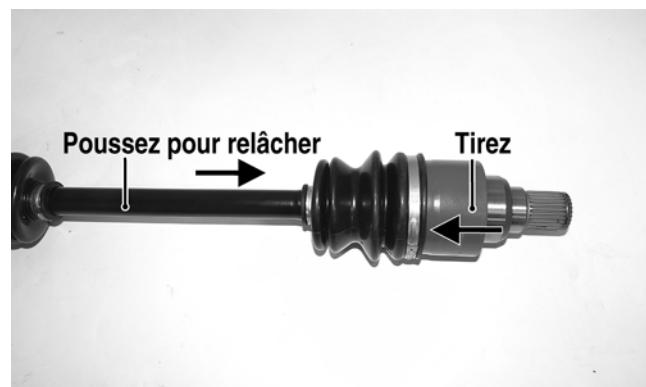
3. Appliquez 80 grammes (2/3 du contenu) de graisse provenant du bloc de graissage dans le logement de roulement.

■REMARQUE: Les étapes 1 à 3 peuvent servir à remplacer le soufflet extérieur.

■REMARQUE: Dans le soufflet extérieur, utilisez les derniers 40 grammes (1/3 du contenu) de graisse provenant du bloc de graissage dans le logement de roulement.

INSTALLATION DE L'ESSIEU MOTEUR ARRIÈRE

1. Poussez l'arbre d'essieu dans la coupelle du joint homocinétique pour dégager les billes de détente; puis, tout en tenant l'essieu fermement vers le bas, enfoncez l'extrémité de l'arbre cannelée dans le carter d'engrenage.

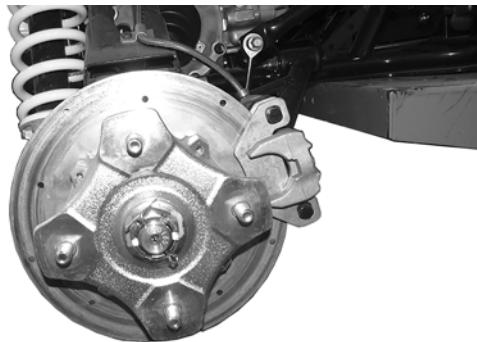


CF633A

■REMARQUE: Pour assurer la bonne mise en place de l'essieu, tirez un peu dessus; l'essieu doit rester en place.

2. Pivotez la genouillère vers le haut et sur l'essieu moteur; puis mettez la genouillère en place dans le bras en « A » supérieur. Fixez la genouillère au bras en « A » avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.
3. Positionnez le moyeu sur l'essieu, suivi d'une écrou à six pans. Pour l'instant, serrez à la main seulement.
4. Si les étais de frein ont été retirés, placez-les sur la genouillère et fixez-les avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez les vis à capuchon de l'étrier à 20 lb-pi.
5. Enclenchez le levier de frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
6. En utilisant d'un clé de retenue de moyeu approprié serrez l'écrou à six pans du moyeu (de l'étape 3) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou hexadécimal.

■REMARQUE: Si la goupille fendue ne s'aligne pas, serrez toujours à l'alignement suivant.



XR099

7. Installez la roue. Serrez à 40 lb-pi (roues acier) ou 80 lb-pi (roues aluminium).
8. Retirez le VTT du support et désengagez le verrou du levier de frein.

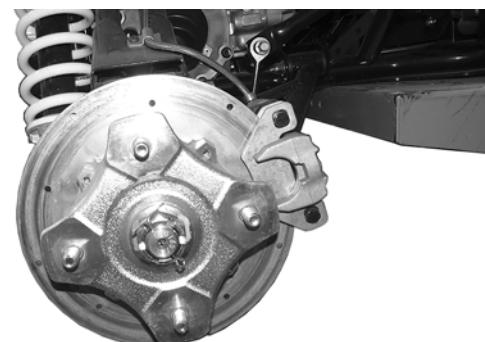
INSTALLATION DE L'ESSIEU MOTEUR AVANT

1. Placez l'essieu moteur dans l'engrenage mené et la genouillère de direction; puis introduisez le joint à rotule du bras en « A » supérieur dans la genouillère. Serrez les vis à capuchon à 50 lb-pi.
2. Mettez en place le tuyau de frein sur le bras en « A » supérieur; puis fixez l'œillet antichoc inférieur au bras en « A » avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.
3. Attachez la barre d'accouplement à la genouillère de direction avec un nouvel écrou de blocage. Serrez bien, puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue.

4. Glissez le moyeu avec disque de frein en place dans la genouillère de direction, suivi d'une rondelle et d'un écrou à six pans. Pour l'instant, serrez à la main seulement.

5. Installez l'étrier du frein sur la genouillère de direction en utilisant de «patch-lock» nouveau. Serrez à 20 lb-pi; puis enclenchez le levier du frein à main en le pompant et engagez le verrou du levier de frein.
6. À l'aide d'un clé de retenue approprié, serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 4) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou hexadécimal.

■REMARQUE: Si la goupille fendue ne s'aligne pas, serrez toujours à l'alignement suivant.



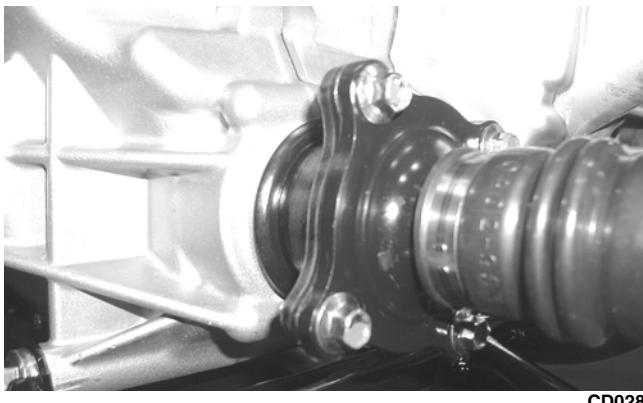
XR099

7. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi (roues acier) ou 80 lb-pi (roues aluminium).
8. Retirez le VTT du support et désengagez le verrou du levier de frein.
9. Vérifiez le niveau d'huile du différentiel avant et ajoutez de l'huile selon les besoins (voyez Mise au point périodique).

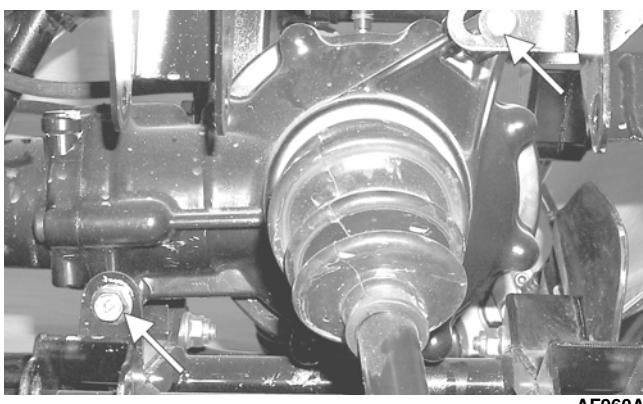
Engrenage arrière

RETRAIT

1. Retirez les bras en « A » arrière du côté gauche (consultez la partie Bras en « A » arrière de la section de Suspension).
2. Retirez les deux essieux moteurs arrière (consultez la partie Essieux moteur de cette section).
3. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent l'arbre de sortie à la bride de l'engrenage mené.



- Retirez les deux vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent l'engrenage mené au châssis, puis retirez l'engrenage par le côté gauche.



À CE STADE
Pour la révision de l'arbre d'entrée, du pignon, du roulement à aiguilles, engrenage en anneau, et du joint d'étanchéité d'essieu, reportez-vous à la rubrique Différentiel avant de cette section.

COURONNE DENTÉE/BOUTON D'APPUI

Retrait

- Retirez les vis à capuchon qui fixent le couvercle au carter d'engrenage, puis sortez la couronne dentée.
- Retirez le bouton d'appui du couvercle du carter d'engrenage (filetage à gauche). Prenez note de la cale.

Inspection

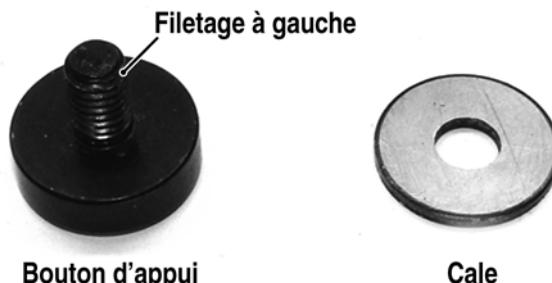
- Inspectez la couronne dentée pour usure excessive, dents manquantes ou ébréchées ou décoloration.
- Inspectez le bouton d'appui pour usure excessive ou décoloration.
- Inspectez les roulements pour décoloration, rugosité ou usure excessive.

REMARQUE: Pour l'entretien des roulements et des joints d'étanchéité, consultez Différentiel avant, dans cette section.

Installation/calage

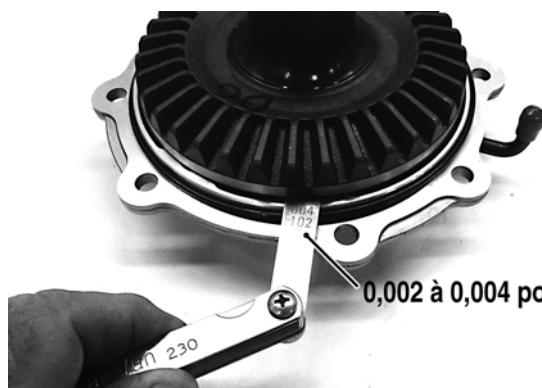
REMARQUE: Veillez à ajuster le dégagement de la couronne dentée avant de choisir la cale du bouton d'appui.

- Posez le bouton d'appui avec une cale dans le couvercle du carter d'engrenage et serrez-le fermement (filetage à gauche).



GC057A

- À l'aide d'une jauge d'épaisseur, placez la couronne dentée avec la cale choisie dans le couvercle et mesurez le dégagement entre la couronne dentée et le bouton d'appui. Le jeu doit être entre 0,002 et 0,004 po.



GC058A

- Si le dégagement est tel que spécifié, retirez la couronne dentée et le bouton d'appui; mettez ensuite une goutte de Loctite rouge n° 271 sur les fils et serrez-les à un couple de 8 lb-pi (filetage à gauche).
- Si le dégagement n'est pas tel que spécifié, reprenez les opérations 1 et 2 en utilisant une cale plus épaisse (dégagement trop grand) ou plus mince (dégagement trop petit) jusqu'à ce que la mesure correcte soit obtenue.

Moyeu

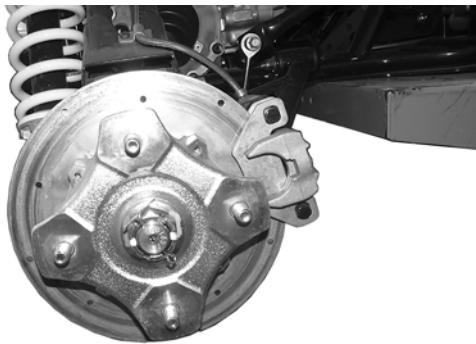
RETRAIT

- Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

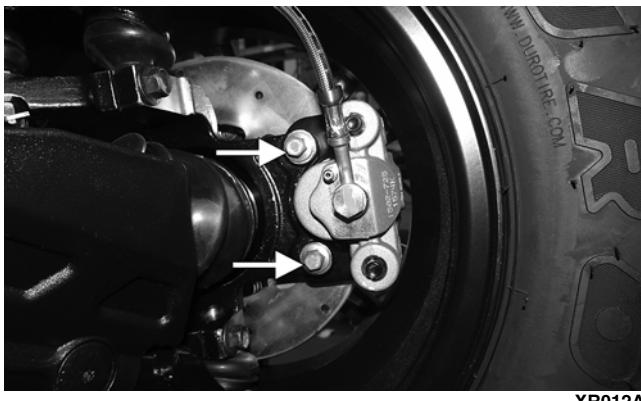
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Retirez et jetez la goupille fendue de l'écrou.



XR099

3. Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
4. Retirez l'étrier du frein.



XR012A

■REMARQUE: Ne laissez pas l'étrier de frein suspendu de la câble/tuyau.

5. Retirez le moyeu.
6. Retirez les quatre vis à capuchon qui fixent le disque de frein.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants du moyeu.
2. Inspectez tous les filetages pour repérer les arrachages ou les dommages.
3. Inspectez le disque de frein pour repérer les fendilllements ou les courbures.
4. Inspectez le moyeu afin de repérer les piqûres, les courbures, et cannelures afin de repérer les marques d'usure.

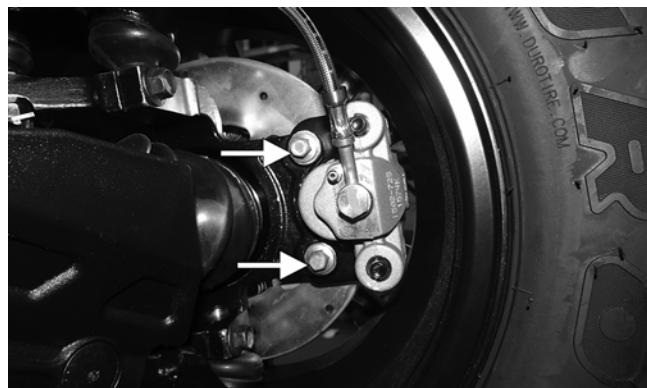
INSTALLATION

1. Fixez le disque de frein au moyeu avec les quatre vis à capuchon (enduites de Loctite bleu n° 243). Serrez à 15 lb-pi.
2. Appliquez de la graisse sur les cannelures du moyeu.
3. Installez le moyeu de l'arbre.



PR290

4. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou hexadécimal. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
5. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des deux vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb-pi.



XR012A

6. À l'aide d'un clé de retenue de moyeu, serrez l'écrou de moyeu (de l'étape 4) à 200 lb-pi; puis installez et écartez une nouvelle goupille fendue en veillant à ce que chaque côté de la goupille soit de niveau avec l'écrou hexadécimal.

■REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.



XR099

7. Installez la roue et serrez à 40 lb-pi (roues acier) ou 80 lb-pi (roues aluminium).
8. Retirez le VTT de son support.

Levier de frein manuel/maître-cylindre

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

RETRAIT

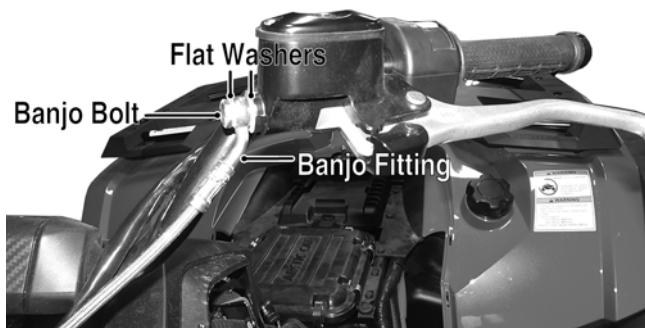
- Glissez le bout d'un tuyau flexible dans l'une des soupapes de purge de roue et placez l'autre extrémité du tuyau dans un récipient. Retirez le couvercle du réservoir; puis ouvrez la soupape de purge. Laissez le liquide de frein s'évacuer complètement.

■REMARQUE: Comprimez plusieurs fois la manette de frein pour accélérer la vidange.



AF637D

- Placez une serviette absorbante autour de la connexion afin d'absorber le liquide de frein. Retirez le raccord banjo du maître-cylindre. Prenez note des deux rondelles de cémentation et un boulon de raccord banjo.



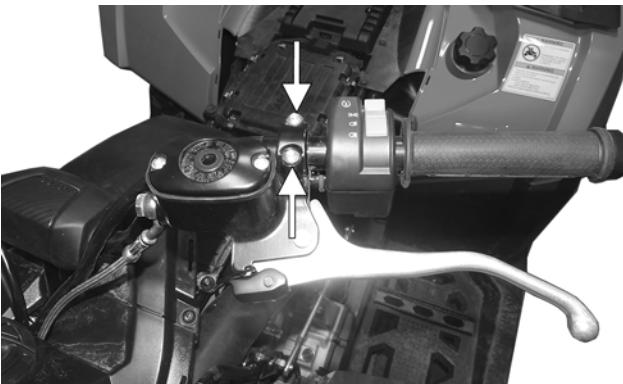
XR092A

ATTENTION

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

- Enlevez l'anneau de retenue et l'axe pivot fixant la manette de frein au boîtier du maître-cylindre, puis enlevez la manette de frein et mettez-la de côté.

- Retirez les vis de bride qui fixent le logement de frein au guidon; puis retirez le bloc frein du guidon.



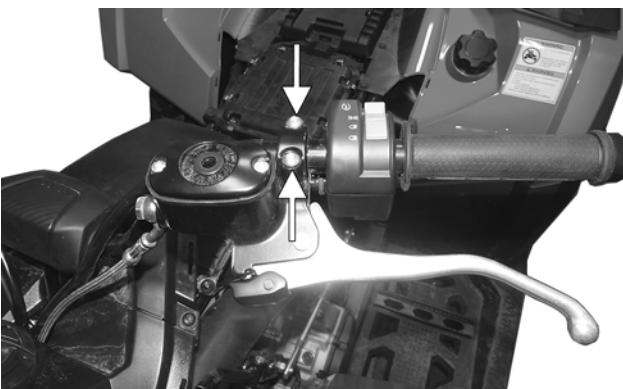
XR090A

INSPECTION

- Inspectez le goupille qui fixe le levier de frein afin de repérer l'usure.
- Inspectez la manette de frein pour voir si le trou de pivotement est allongé.
- Inspectez le réservoir afin de repérer les fissures et les fuites.
- Inspectez le raccord de banjo afin de repérer les fissures et la détérioration et d'examiner l'état des raccords (filetés et à compression).

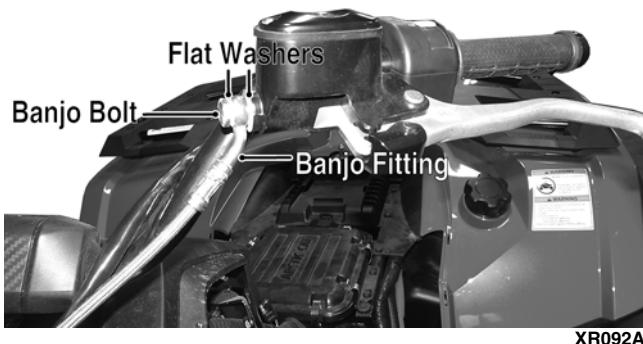
INSTALLATION

- Positionnez le logement de frein sur le guidon. Fixez-le à l'aide des vis de bride; puis serrez bien celles-ci.



XR090A

- À l'aide des deux rondelles de cémentation nouveaux, connectez le raccord banjo au maître-cylindre; puis fixez avec le boulon de raccord banjo. Serrez à 20 lb-pi.



3. Installez la manette de frein, l'axe pivot et l'anneau de retenue.
4. Purgez le système de frein (consultez Mise au point périodique).

■ **REMARQUE:** Si le liquide de frein est exposé à l'air lors de la dépose, du désassemblage ou de la réparation de composants de freinage, vidangez tout le liquide de frein et remplacez par du nouveau liquide de frein DOT 4 provenant d'un récipient non ouvert. Le liquide de frein吸容易吸收空气中的水分，降低沸点，从而增加气阻，降低刹车效能并增加刹车距离。

3. Déconnectez le tuyau de frein de l'étrier et fermez la vis de purge, puis retirez l'étrier.
4. Comprimez le support d'étrier contre l'étrier (opposé le côté joint torique) et retirez la plaquette de frein extérieur; puis retirez la plaquette de frein intérieur.

■ **REMARQUE:** Si les plaquettes de frein sera réutilisés, ne permettez pas la liquide de frein pour polluer-les.



Étrier de frein hydraulique

⚠ AVERTISSEMENT

Arctic Cat recommande de faire effectuer l'entretien des freins hydrauliques par des concessionnaires de VTT Arctic Cat autorisés seulement. Un manque de réparation approprié du système de freinage peut causer une perte de contrôle, conduisant à des blessures graves ou la mort.

RETRAIT/DÉSASSEMBLAGE

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue, puis retirez celle-ci.

⚠ AVERTISSEMENT

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

⚠ AVERTISSEMENT

Ne laissez jamais le liquide de frein entrer en contact avec les yeux. Les yeux subiront des lésions. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en latex appropriés pour vous protéger lors de la manipulation de liquide de frein.

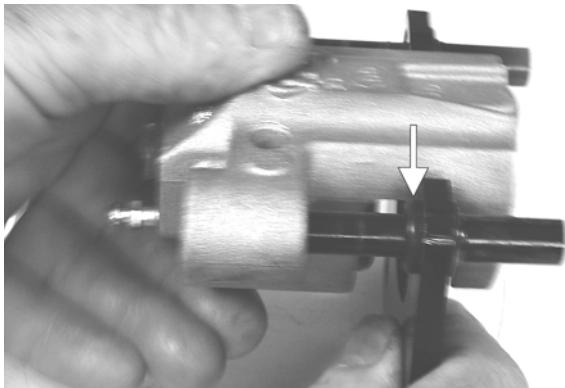
2. Purgez le liquide de frein de l'étrier, de la conduite et du maître-cylindre à travers de la vis de purge par comprimant le levier/pédale de frein.



5. Retirez le support d'étrier de l'étrier et jetez le joint torique.

ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. N'en répandez pas sur une surface quelconque du VTT et ne le réutilisez pas.



PR239B

■**REMARQUE:** Le joint torique est utilisé pour l'expédition et n'a aucun effet pour le fonctionnement en soi.

6. Recouvrez l'extrémité du piston du logement avec un chiffon d'atelier; appliquez ensuite de l'air comprimé sur l'orifice du liquide pour souffler sur le piston et le libérer du logement. Recherchez deux bagues d'étanchéité dans le logement.



PR713A



PR715

⚠ AVERTISSEMENT

Assurez-vous de maintenir le chiffon fermement en place afin de ne pas faire éjecter le piston du logement, ce qui pourrait être la cause de blessures.

7. Utilisez l'outil d'extraction de joints d'étanchéité approprié pour retirer avec précaution les joints d'étanchéité du boîtier d'étrier de frein; retirez ensuite quatre joints toriques du boîtier d'étrier de frein en notant l'emplacement des joints toriques de taille diverse. Jetez tous les joints d'étanchéité, ainsi que tous les joints toriques et toutes les rondelles de compression.

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants d'étrier (sauf les plaquettes de frein) à l'aide de liquide de frein DOT 4. Ne séchez pas.
2. Inspectez les plaquettes de frein afin de repérer les dommages et l'usure excessive.
- REMARQUE:** Pour mesurer les plaquettes de frein, consultez **Mise au point périodique**.
3. Inspectez les boîtiers d'étrier de frein afin d'y rechercher des éraflures dans les alésages du piston, des rainures de bague d'étanchéité ébréchées, ou des signes de corrosion ou de décoloration.
4. Inspectez la surface du piston afin d'y rechercher des éraflures, une décoloration ou une preuve de coincement ou d'éraillure.
5. Inspectez le support de l'étrier afin d'y rechercher une usure ou un pliage.

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION

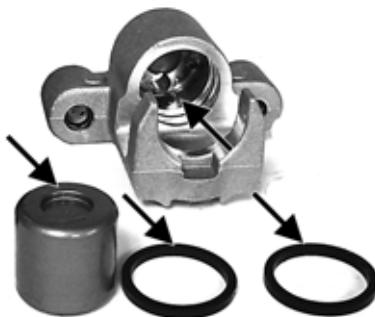
1. Installez de nouveaux joints d'étanchéité dans le boîtier d'étrier de frein et appliquez une quantité généreuse de liquide de frein DOT 4 sur l'alésage de cylindre du boîtier, des joints d'étanchéité et du piston de frein.

ATTENTION

Assurez-vous que les joints d'étanchéité sont bien en place, qu'ils n'ont pas été tordus et qu'ils n'ont pas roulé au cours de l'installation.



PR715A



PR717A

2. Enfoncez le piston dans le boîtier d'étrier en utilisant une pression des mains seulement. Mettez le piston complètement en place; essuyez ensuite tout excès de liquide de frein.

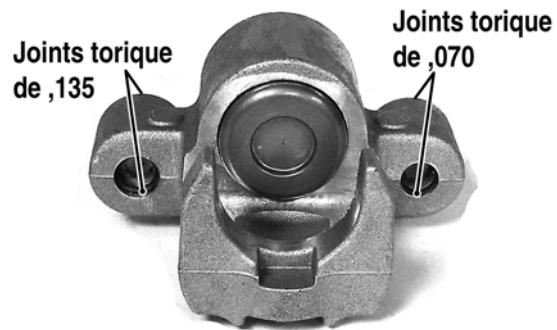


PR711A



PR712

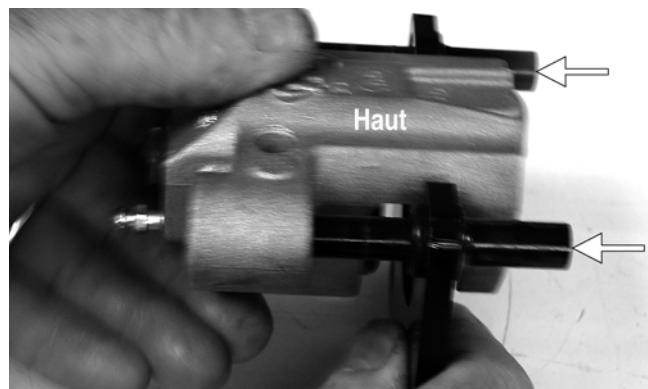
3. Appliquez de la graisse de silicone à température élevée (fournie avec la trousse de joints toriques) sur l'intérieur des alésages du support de l'étrier et sur les joints toriques; installez ensuite les quatre joints toriques dans l'étrier.



PR719C

4. Installez l'étrier sur le support d'étrier en vous assurant que l'étrier et le support sont dirigés correctement.

■REMARQUE: Il est extrêmement important pour appliquer de graisse silicone aux joints torique et ouvertures d'étrier en avant de l'assemblage.



PR239C

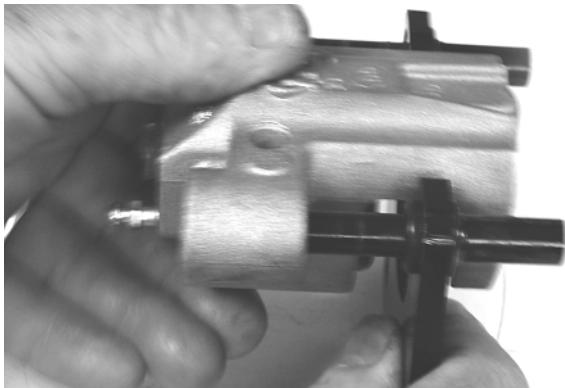
5. En vous assurant que la liquide de frein ne contact les plaquettes de frein, compressez le support d'étrier contre l'étrier et installez la plaquette de frein interne, puis la plaquette de frein externe.

ATTENTION

Si les plaquettes de frein sont souillées de liquide de frein, elles doivent être nettoyées à fond au moyen d'un dissolvant de nettoyage pour frein, ou encore remplacées par des plaquettes neuves. Le non-respect de cette recommandation se traduira par une performance réduite des freins et le bris prématûre des plaquettes de frein.



PR238



PR239

6. Positionnez l'ensemble d'étrier de frein et fixez-le avec des vis à capuchon «patch-lock» nouveau. Serrez à 20 lb-pi.
7. Placez une nouvelle rondelle de cémentation de chaque côté du raccord du tuyau de frein et installez-le sur l'étrier. Serrez à 20 lb-pi.

8. Remplissez le réservoir, puis purgez le système de frein (consultez Mise au point périodique).

⚠ AVERTISSEMENT

N'utilisez jamais de liquide de frein provenant d'un récipient ouvert et ne réutilisez jamais le liquide de frein. Le liquide de frein contaminé par de l'humidité pourrait créer une accumulation de vapeur (expansion) au cours d'un freinage prononcé, ce qui entraînerait des distances d'arrêt beaucoup plus longues ou une perte de contrôle qui pourrait être la cause de blessures ou de mort.

9. Installez la roue. Serrez à 40 lb-pi (roues acier) ou 80 lb-pi (roues aluminium).
10. Retirez le VTT du support et vérifiez le fonctionnement des freins.

Dépannage du système d'entraînement

Problème: La puissance n'est pas transmise du moteur aux roues.

Situation	Remède
1. Dentelure de l'arbre de l'essieu arrière usée ou brisée	1. Remplacez l'arbre.
Problème: La puissance n'est pas transmise du moteur à l'une ou l'autre des roues avant.	
Situation	Remède
1. Dents d'engrenages d'entraînement ou menés secondaires brisées	1. Remplacez le(s) engrenage(s).
2. Dentelure de l'arbre de transmission usée ou brisée	2. Remplacez l'arbre.
3. Accouplement endommagé	3. Remplacez l'accouplement.
4. Dentelure du joint de raccordement usée ou endommagée	4. Remplacez le joint de raccordement.
5. Engrenages coniques d'entraînement ou menés avant brisés ou endommagés	5. Remplacez le(s) engrenage(s).
6. Engrenages ou pignons avant du différentiel brisés ou endommagés	6. Remplacez les engrenages ou les pignons.
7. Crabot à glissière, arbre ou fourchette usés ou endommagés	7. Remplacez le(s) engrenage(s).
8. Essieu moteur avant usé ou endommagé	8. Remplacez l'essieu moteur.
9. Dentelure d'essieu moteur avant usée ou endommagée	9. Remplacez l'essieu moteur.

Dépannage du système de freins

Problème: Le freinage laisse à désirer.

Situation	Remède
1. Plaquette usée	1. Remplacez les plaquettes.
2. Jeu de pédale excessif	2. Remplacez les plaquettes.
3. Fuite de liquide pour freins	3. Réparez ou remplacez les composants de système hydraulique.
4. Système hydraulique n'est ferme	4. Purgez le système hydraulique – correctez ou réparez les fuites.
5. Joint d'étanchéité de maître-cylindre ou de cylindre de frein usé	5. Remplacez la maître-cylindre.

Problème: Il y a déplacement excessif du levier de frein.

Situation	Remède
1. Présence d'air dans le système hydraulique	1. Purgez le système hydraulique.
2. Niveau bas de liquide de frein	2. Ajoutez la quantité appropriée de liquide.
3. Liquide de frein inapproprié	3. Vidangez le système – remplacez par le liquide approprié.
4. Joint d'étanchéité ou coupelle de piston usé	4. Remplacez la maître-cylindre.

Problème: Il y a fuite de liquide pour frein.

Situation	Remède
1. Joints de connexion desserrés	1. Resserrez les joints.
2. Tuyau fendu	2. Remplacez le tuyau.
3. Joint d'étanchéité de piston usé	3. Remplacez l'étrier de frein.

Suspension

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

- A. Tiges des amortisseurs ne sont pas gauchies, piquées ou endommagées.
- B. Amortisseur de caoutchouc n'est pas fendu, cassé ou manquant.
- C. Corps d'amortisseur n'est pas endommagé, troué ou présentant des fuites.
- D. Œillets d'amortisseurs ne sont pas brisés, gauchis ou fendus.
- E. Bagues d'œillet d'amortisseur ne sont pas usées, détériorées, fendues ou manquantes.
- F. Ressort d'amortisseur n'est pas cassé ou gauchi.

OUTIL SPÉCIALE

Lorsque le technicien effectue des procédures d'entretien dans cette section doit avoir un outil spéciale à sa disposition.

Description	n/p
Outil de ressort	0444-224

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

Amortisseurs

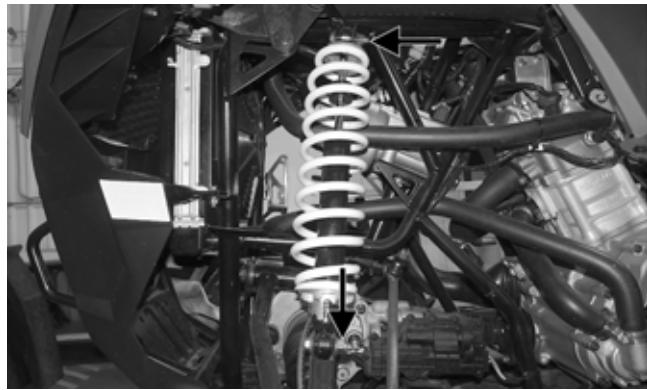
RETRAIT

1. Fixez le VTT sur un support afin d'élever les roues et de libérer la suspension.

AVERTISSEMENT

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

2. Retirez les deux vis à capuchon et les écrous qui fixent chaque amortisseur avant au châssis et au bras en « A » supérieur. Jetez les écrous.

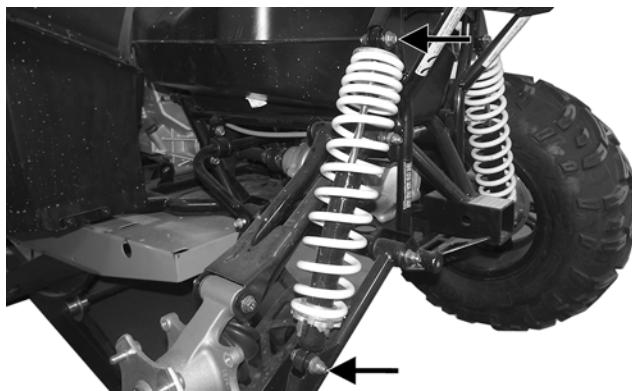


XR100A

ATTENTION

Des supports supplémentaires sont nécessaires pour supporter l'essieu arrière lorsque les amortisseurs sont retirés, sinon des dommages peuvent résulter.

3. Retirez les deux vis à capuchon et les écrous qui fixent chaque amortisseur arrière au châssis et au bras en « A » inférieur. Prenez note des coussinets et des manchons pour chacun d'entre eux.



XR101A

4. En utilisant d'Outil de ressort, Comprimez le ressort de l'amortisseur, retirez la bride de retenue, puis le ressort.



CF341

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants de l'amortisseur en utilisant un nettoyeur à pression.
2. Inspectez chaque tige d'amortisseur afin de repérer les entailles, les alvéoles, la rouille, les courbures et les résidus huileux.
3. Inspectez tous les ressorts, les attaches de ressorts, les tiges d'amortisseurs, les manchons, les corps des amortisseurs et les œillets afin de repérer les fissures, les fuites et les courbures.

INSTALLATION

1. Placez le ressort de l'amortisseur sur l'amortisseur, comprimez le ressort, puis installez la bride de retenue.

- Installez l'amortisseur à l'aide de deux vis à capuchon et de nouveau écrous de blocage. Serrez tous les écrous de l'amortisseur à 50 lb-pi.

ATTENTION

Ne serrez pas les écrous à plus de spécifications recommandées lb-pi, tel que spécifié, sous peine de dommages CERTAINS à l'œillet ou au support de l'amortisseur.

- Retirez le VTT de son support.

Bras en « A » avant

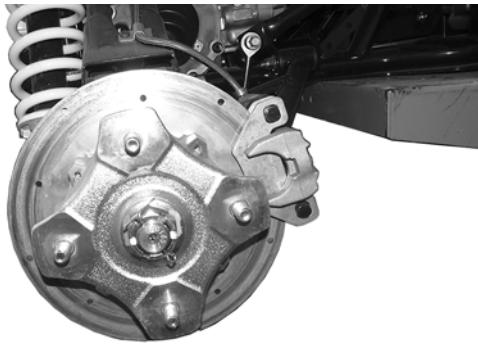
RETRAIT

- Fixez le VTT sur un support afin d'élever la roue avant, puis retirez celle-ci.

AVERTISSEMENT

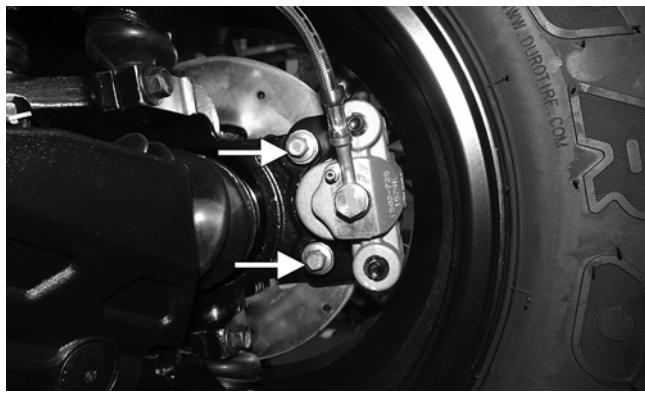
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

- Retirez le garde-roue du moyeu, puis retirez la goupille fendue de l'écrou de moyeu. Jetez la goupille fendue.



XR099

- Retirez l'écrou qui fixe le moyeu.
- Retirez l'étrier du frein. Conservez deux vis à capuchon.

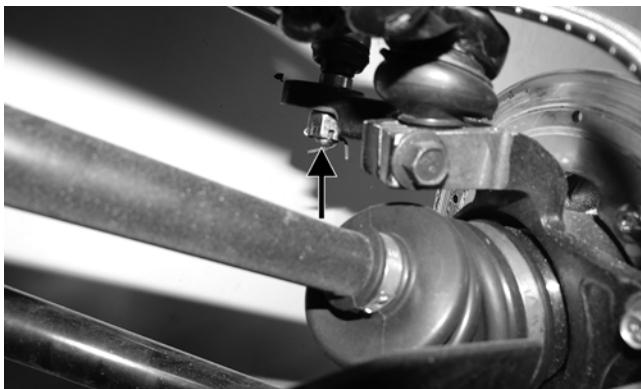


XR012A

REMARQUE: Ne laissez pas l'étrier de frein suspendu de la câble/tuyau.

- Retirez le moyeu.

- 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.



XR148A

- Retirez les vis à capuchon qui fixent les joints à rotule à la genouillère.

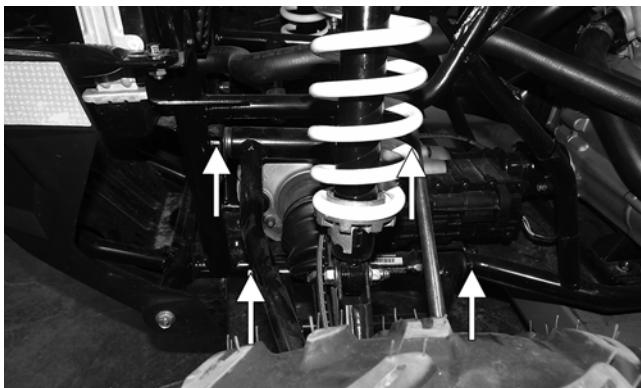
ATTENTION

Soutenez la rotule pour retirer les vis à capuchon, sinon les filetages seraient endommagés.



XR011C

- En frappant légèrement, faites sortir les joints à rotule hors de la genouillère, puis retirez celle-ci.
- Retirez l'œillet d'amortisseur inférieur du bras en « A » supérieur.
- Retirez les vis à capuchon qui fixent les bras en « A » au châssis.



XR154A

- Retirez l'anneau de retenu du joint à rotule, puis retirez le joint à rotule du bras en « A ».



XR155A

NETTOYAGE ET INSPECTION

- Nettoyez tous les composants du bras en « A » en utilisant d'un nettoyeur à pression.
- En prévision de l'assemblage, nettoyez le trou de montage du joint à rotule de tout résidu de Loctite, de graisse, d'huile ou de saleté.
- Inspectez le bras en « A » afin de repérer les courbures, les fissures et les coussinets usés.
- Inspectez les trous de fixation des joints à rotule afin de repérer les fissures ou les dommages.
- Inspectez les supports du châssis afin de repérer les dommages, l'usure ou les points de soudure endommagés.

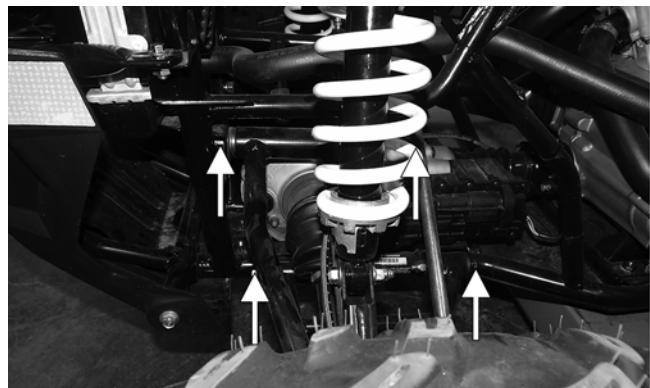
INSTALLATION

- Appliquez la Loctite Primer «T» au douille de bras, puis appliquez la Loctite vert n° 609 sur tout le diamètre extérieur du joint à rotule, puis installez celui-ci dans le bras en « A » et fixez-les à l'aide du circlip.



XR155A

- Installez le bras en « A » dans les supports du châssis et fixez-le à l'aide des vis à capuchon. Pour l'instant, serrez à la main seulement.



XR154A

- Orientez le tuyau de frein à travers le support d'amortisseur du bras en « A » supérieur; puis fixez le tuyau au bras en « A » avec une attache de câble et un passe-fil.
- Fixez l'œillet inférieur de l'amortisseur au bras en « A » supérieur. Serrez l'écrou à 50 lb-pi.
- Fixez les bras en « A » aux montages de châssis (de l'étape 2). Serrez les vis à capuchon à 50 lb-pi.

ATTENTION

Ne serrez pas l'écrou à plus de 50 lb-pi, tel que spécifié, sous peine de dommages CERTAINS à l'œillet ou au support de l'amortisseur.

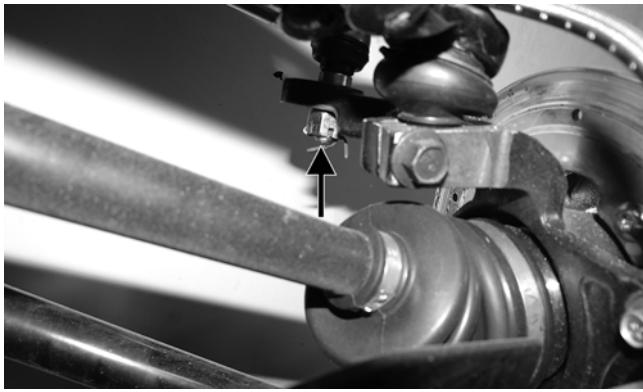
- Installez l'ensemble de la genouillère sur les joints à rotule et fixez-le à l'aide de deux vis à capuchon. Serrez à 35 lb-pi.



XR011C

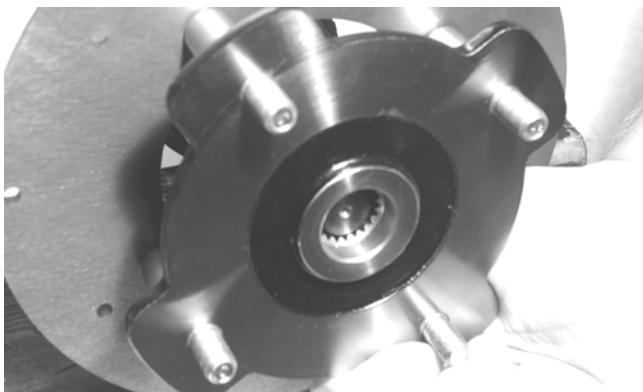
- Installez l'articulation de la barre d'accouplement et fixez-la à l'aide de l'écrou. Serrez à 30 lb-pi. Installez ensuite une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.

REMARQUE: De nouvelles goupilles fendues devraient être installées lors de l'assemblage.



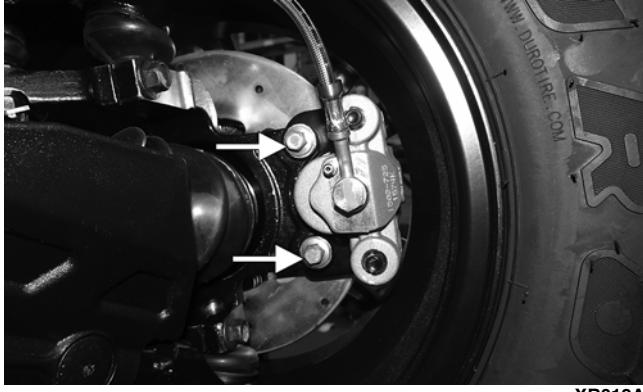
XR148A

8. Enduisez de graisse du moyeu et les cannelures de l'essieu moteur, puis installez l'ensemble du moyeu sur l'essieu moteur.



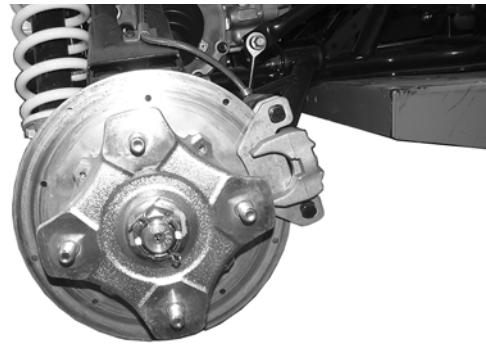
CD009

9. Fixez le moyeu à l'essieu/arbre à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés à ce stade.
10. Fixez l'étrier du frein à la genouillère à l'aide des deux vis à capuchon «patch-lock» nouveaux. Serrez à 20 lb-pi.



XR012A

11. Serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 9) à 200 lb-pi.
- REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.
12. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.



XR099

13. Installez la roue. Serrez en incrément de 20 lb-pi à 40 lb-pi (roue acier), 60 lb-pi (roue aluminium avec écrous noir) ou 80 lb-pi (roue aluminium avec écrous chromé).
14. Retirez le VTT de son support.

Bras en « A » arrière

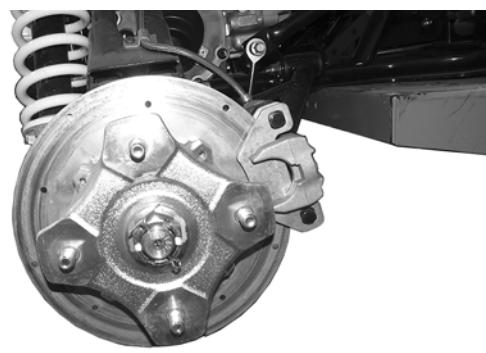
RETRAIT

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

⚠ AVERTISSEMENT

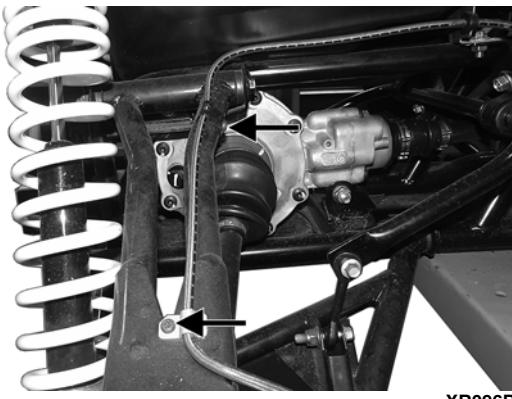
Assurez-vous que le VTT est solidement assujetti au support afin d'éviter les blessures.

2. Enclenchez le frein à main en le pompant; puis engagez le verrou du levier de frein.
3. Retirez la roue.
4. Retirez et jetez la goupille fendue attachant l'écrou à six pans; puis retirez l'écrou à six pans. Relâchez le verrou du levier de frein.



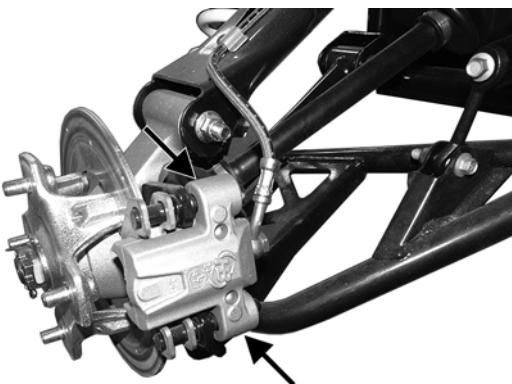
XR099

5. Retirez les attaches qui fixent le tuyau de frein au bras en « A » supérieur (côté droit seulement).



XR096B

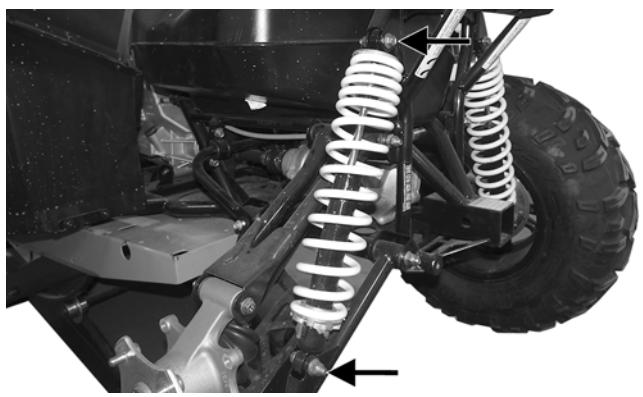
6. Retirez l'étrier (côté droit seulement).



XR097A

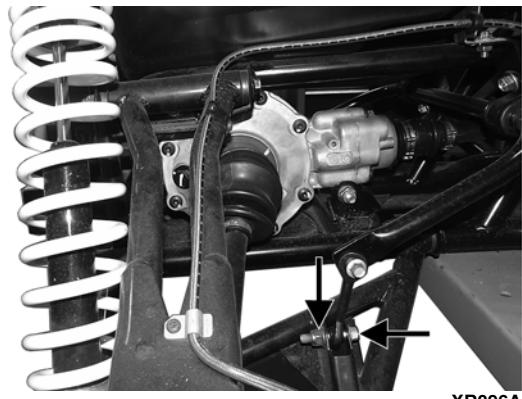
■REMARQUE: Ne laissez pas l'étrier de frein suspendu de la câble/tuyau.

7. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent l'amortisseur au châssis et au bras en «A» inférieur, puis retirez l'amortisseur. Jetez les écrous de blocage.



XR101A

8. Glissez le moyeu hors de la genouillère et mettez-le de côté.
9. Retirez et jetez la vis à capuchon et l'écrou qui fixent la tige de barre stabilisatrice au bras en «A» inférieur.



XR096A

10. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent la genouillère aux bras en «A». Jetez les écrous de blocage.

■REMARQUE: Il ne faut jamais réutiliser un écrou de blocage. Lorsqu'un écrou de blocage a été retiré, il faut le remplacer par un écrou de blocage neuf.

11. Retirez les vis à capuchon et les écrous de blocage qui fixent les bras en «A» au châssis, puis retirez les bras en «A».
12. Si vous procédez à l'entretien, enlevez les pièces rapportées et le manchon du bras en «A».



XR104

NETTOYAGE ET INSPECTION

1. Nettoyez tous les composants du bras en «A» en utilisant d'un nettoyeur à pression.
2. Inspectez le bras en «A» afin de repérer les courbures, les fissures et les coussinets usés.
3. Inspectez les supports du châssis afin de repérer les dommages, l'usure ou les points de soudure endommagés.

INSTALLATION

1. Installez le bras en «A» dans le châssis et fixez-le à l'aide des vis à capuchon et de nouveaux écrous de blocage. Pour l'instant, serrez à la main seulement.
2. Glissez la genouillère sur l'essieu moteur et positionnez-la sur les bras en «A», puis fixez la genouillère aux bras en «A» avec les vis à capuchon et de nouveaux écrous de blocage. Serrez à 50 lb·pi.

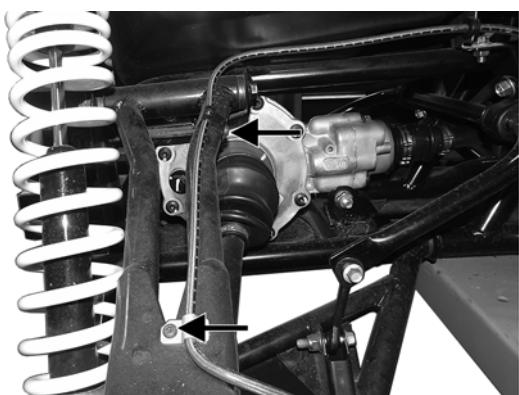
3. Serrez la visserie qui fixe les bras en «A» au châssis (de l'étape 1) à 50 lb-pi.
4. Enduisez de graisse les cannelures de l'essieu moteur, puis installez l'ensemble du moyeu sur l'essieu moteur.



PR290

5. Fixez le moyeu à l'aide de l'écrou. Serrez seulement jusqu'à ce qu'ils soient ajustés.
6. Fixez l'étrier de frein à la genouillère avec des deux vis à capuchon «patch-lock» nouveaux (côté droit seulement). Serrez l'étrier à 20 lb-pi.

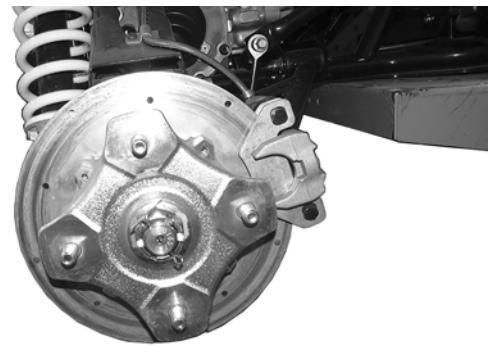
■REMARQUE: Assurez-vous que le tuyau de frein est acheminé correctement et fixé sur le bras en «A» supérieur avec les attaches et serrées à 40 lb-po.



XR096B

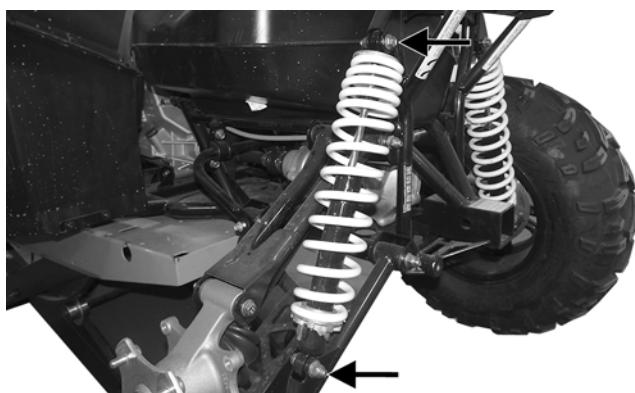
7. Comprimez le levier de frein à main et engagez le verrou du levier de frein. Serrez l'écrou du moyeu (de l'étape 5) à 200 lb-pi.
8. Installez une nouvelle goupille fendue et écartez-la afin de fixer l'écrou.

■REMARQUE: Si la goupille fendue n'aligne, toujours serrez à l'alignement suivant.



XR099

9. Fixez l'amortisseur au châssis et la bras en «A» avec une vis à capuchon et un nouvel écrou de blocage. Serrez à 50 lb-pi.



XR101A

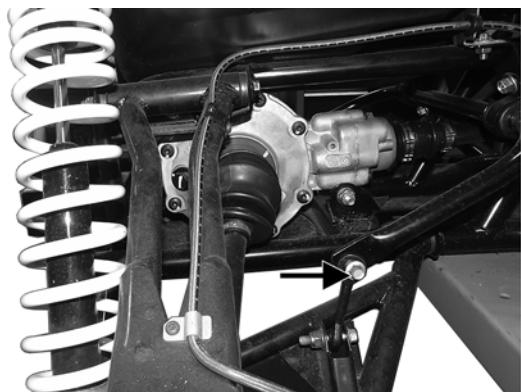
10. Installez la roue. Serrez en une séquence croisée en incrément de 20 lb-pi à 40 lb-pi (roue acier) ou 80 lb-pi (roue aluminae).

11. Retirez le VTT de son support.

Barre stabilisatrice arrière

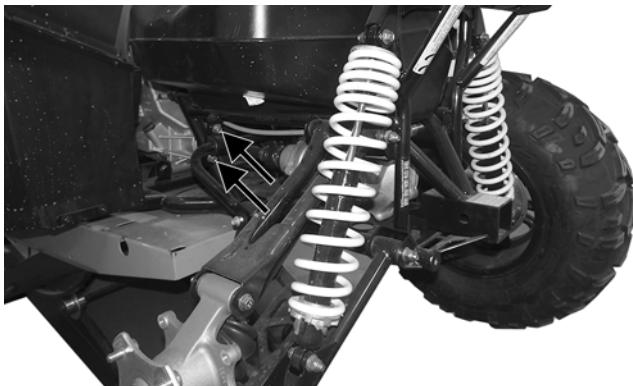
RETRAIT

1. Retirez et jetez les vis à capuchon et des écrous de blocage qui fixent la tige de barre stabilisatrice aux bras en «A» sur chaque côté.



XR096C

2. Retirez les vis à capuchon qui fixent la barre stabilisatrice au châssis et retirez la barre stabilisatrice. Prenez note des retenues de bague et les bagues.



XR101B

INSPECTION

1. Vérifiez si la barre stabilisatrice présente des signes de torsion ou de fissuration.
2. Inspectez les dispositifs de retenue des coussinets ainsi que ces derniers pour y déceler tout signe d'usure ou de dommages.

INSTALLATION

1. En utilisant des vis à capuchon "patch-lock" et des écrous de blocage nouveaux, fixez la barre stabilisatrice à la tige de bras en «A» inférieure. Serrez à la main seulement à ce stade.
2. Installez les bagues et les retenues de bague. Serrez à la main seulement à ce stade.
3. Serrez les tiges de bras en «A» à 25 lb-pi; puis serrez la tige de barre stabilisatrice à 35 lb-pi.

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 dans la section 1. Ne remplacez jamais les pneus par des pneus d'un type ou d'une taille autre que le type et la taille spécifiés.

AVERTISSEMENT

Ne mélangez pas les motifs de bande de roulement des pneus. Utilisez le même type de motif à l'avant et à l'arrière. Si cet avertissement n'est pas suivi, le VTT pourrait devenir difficile à manœuvrer et la transmission pourrait subir des dommages excessifs non couverts par la garantie.

PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

La pression de gonflage des pneus avant et arrière doit être de à spécifiée dans Information générale.

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 en utilisant d'un nettoyeur à pression.
2. Inspectez chaque roue afin de repérer les fentes, les bosses ou les courbures.
3. Inspectez chaque pneu afin de repérer les entailles, l'usure, les crampons manquants et les fuites.

INSTALLATION

Installez la roue. Serrez en incrément de 20 lb-pi à 40 lb-pi (roue acier), 60 lb-pi (roue aluminium avec écrous noir) ou 80 lb-pi (roue aluminium avec écrous chromé).

■REMARQUE: Assurez-vous que chacune des roues est installée sur le bon moyeu tel que noté lors du retrait (la « flèche de rotation » {s'il y a lieu} doit indiquer une rotation vers l'avant).

VÉRIFICATION/GONFLAGE

1. À l'aide d'une jauge de pression d'air, mesurez la pression d'air dans chaque pneu. Réglez la pression d'air selon les besoins pour obtenir la pression de gonflage recommandée.
2. Inspectez les pneus afin de repérer les dommages, l'usure ou les crevaisons.

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas le VTT si les pneus sont endommagés.

■REMARQUE: Assurez-vous que tous les pneus sont de la taille spécifiée et présentent des motifs de bande de roulement identiques.

■REMARQUE: Si vous remarquez une traction, mesurez la circonference des pneus avant et arrière du côté de cette traction. Comparez ces mesures à celles des pneus du côté opposé. Si vous remarquez une traction lors du freinage seulement, vérifiez et ajustez les freins au besoin puis revérifiez le fonctionnement du véhicule (consultez Mise au point périodique).

Dépannage

Problème: La suspension est trop molle.

Situation	Remède
1. Ressort(s) faible(s) 2. Amortisseur endommagé 3. Précharge d'amortisseur trop basse	1. Remplacez le(s) ressort(s). 2. Remplacez l'amortisseur. 3. Réglez la précharge d'amortisseur.

Problème: La suspension est trop raide.

Situation	Remède
1. Bagues de bras en «A» usées 2. Précharge d'amortisseur trop haut	1. Remplacez les bagues. 2. Réglez la précharge d'amortisseur.

Problème: La suspension est bruyante.

Situation	Remède
1. Vis à capuchon (système de suspension) desserrées 2. Bagues de bras en «A» usées	1. Resserrez les vis à capuchon. 2. Remplacez les bagues.

Problème: Les roues arrière oscillent.

Situation	Remède
1. Roulements des moyeux de roues arrière usés ou desserrés 2. Pneus défectueux ou inappropriés 3. Jante de roue faussée 4. Vis à capuchon de moyeux de roues desserrées 5. Frein auxiliaire incorrectement ajusté 6. Bague de bras de suspension arrière usée 7. Amortisseur arrière endommagé 8. Écrou de bras de suspension arrière desserré	1. Remplacez les roulements. 2. Remplacez les pneus. 3. Remplacez la jante. 4. Resserrez les vis à capuchon. 5. Ajustez le frein. 6. Remplacez la bague. 7. Remplacez l'amortisseur. 8. Resserrez l'écrou.

Problème: Véhicule attraite ou la direction est errant.

Situation	Remède
1. La manœuvre du véhicule est erratique sur une surface sèche et à niveau 2. Le véhicule tire vers la gauche ou vers la droite sur une surface sèche et à niveau	1. Inspectez l'alignement des roues avant et réglez si besoin (voyez Direction/châssis/commandes). 2. Inspectez la pression d'air dans les pneus et réglez selon les spécifications.

REMARQUES

