



MANUEL DE L'OPÉRATEUR

SNO PRO 500



2014

Garantie Limitée

Arctic Cat Inc. (ci-après Arctic Cat) offre une garantie limitée sur chaque motoneige Arctic Cat neuf qu'elle assemble et sur chaque pièce et accessoire de motoneige Arctic Cat d'origine assemblés ou vendus par un concessionnaire de motoneige Arctic Cat agréé. La garantie limitée sur un motoneige Arctic Cat est offerte à l'acheteur au détail d'origine pour la période décrite ci-dessous; néanmoins, la durée de garantie restante peut être transférée à un tiers. La couverture de garantie n'est offerte que dans le pays où l'achat au détail original a été effectué, uniquement à l'acheteur initial ayant son lieu de résidence dans ce pays ou à un concessionnaire résidant dans ce pays pour le reste de la durée de la garantie.

Arctic Cat garantit uniquement les produits qu'elle assemble et/ou qu'elle vend et ne garantit pas que d'autres produits utilisés avec une motoneige Arctic Cat fonctionneront correctement ou n'endommageront pas la motoneige Arctic Cat. Arctic Cat n'assume aucune responsabilité quant aux dommages accidentels ou indirects.

Arctic Cat choisira de réparer ou de remplacer sans frais (incluant tous frais de main-d'œuvre liés) toute pièce éligible à la garantie en termes de matériau ou de fabrication. Cette réparation DOIT être effectuée par un concessionnaire de motoneiges Arctic Cat autorisé. Aucun coût de transport, frais de location ou coût d'inconvénients ne sera accordée par Arctic Cat. La garantie sera validée après l'examen des pièces en question par Arctic Cat ou par un concessionnaire de motoneiges Arctic Cat autorisé. Arctic Cat se réserve le droit de procéder à une inspection en usine des dites pièces afin de déterminer de façon définitive si la garantie s'applique.

Les périodes de garantie sont les suivantes:

1. Pour les motoneiges utilisées à des fins récréatives:

—si l'achat est effectué entre le 1er mai et le 30 novembre, la garantie expire UN (1) AN après le 1er décembre de l'année courante.

—si l'achat est effectué entre le 1er décembre et le 30 avril, la garantie expire UN (1) AN après la date de vente.

2. Pour les motoneiges utilisées à des fins commerciales (incluant les locations): la garantie expire UN (1) AN après la date de vente et/ou 5 000 milles ce qui vient en premier (garantie non-transférable).

3. Pour les batteries fournies par Arctic Cat, TRENTE (30) JOURS après la date de vente à motoneige.

Cette garantie exclut l'abus et l'usure normale; (par exemple une chenille utilisée dans des conditions de neige minimales sans lubrification adéquate ou de roue additionnelles) et les pièces suivantes:

Filtre de conduit de carburant
Rembourrage perforé ou déchiré
Ampoules
Pièces d'usure de l'embrayage

Bougies d'allumage
Plaquettes de frein
Courroie d'entraînement
Bandes d'usure

Pare-brise
Amortisseur(s) - Régulier*
Amortisseur(s) - Reconstruisable**
Lisses

*Limitée à un (1) an ou 1 000 milles de conduite sous des conditions «normales» - remplacement pour un amortisseur défectueux ou présentant une fuite, un arbre corrodé ou piqué, une pièce de chrome qui écaille.

**Limitée à un (1) an ou 1 000 milles de conduite sous des conditions «normales» - réusinage pour un amortisseur présentant une fuite (garantie) - remplacement pour un amortisseur défectueux, un arbre corrodé ou piqué, une pièce de chrome qui écaille.

Les situations suivantes ANNULENT la garantie Arctic Cat:

1. Non-accomplissement de la procédure de rodage appropriée, de tout entretien relevant, des procédures de remisage (si remisé pour une longue période) et/ou de révision telles que recommandées dans le Manuel de l'opérateur.
2. Réparations et/ou ajustements effectués par tout autre qu'un concessionnaire de motoneiges Arctic Cat autorisé.
3. Utilisation d'un rapport de mélange de carburant inapproprié.
4. Utilisation de gicleurs principaux de carburateurs inappropriés.
5. Utilisation d'une essence, d'huiles de lubrification ou de bougies d'allumage inappropriées.
6. Accident ou soumission de la motoneige à une mauvaise utilisation, à un abus ou à une utilisation négligente.
7. Toute modification, addition ou retrait de pièces, à moins qu'Arctic Cat n'ait émis une recommandation en ce sens.
8. Toute utilisation de la motoneige à des fins de course.
9. Retrait du moteur pour utilisation dans un autre véhicule.
10. Retrait ou altération du Numéro d'identification du véhicule ou du Numéro de série du moteur.
11. Utilisation de pièces non vendues ou non approuvées par Arctic Cat.
12. Dommages à la chenille et au tunnel résultant de l'utilisation de crampons à glace ou de plaquettes.
13. Dommage causé par un transport incorrect.

Arctic Cat décline toute responsabilité et cette garantie limitée exclut la récupération des montants adjugés pour dommages-intérêts punitifs, dommages directs ou indirects, les pertes de profit et les pertes d'utilisation. Certains états ou provinces n'autorisent pas l'exclusion ni la restriction des dommages directs ou indirects. Par conséquent, il est possible que les restrictions susmentionnées ne s'appliquent pas à vous. La responsabilité globale d'Arctic Cat se limite au prix du produit. La loi de l'état du Minnesota doit s'appliquer à tous les litiges ou à toutes les réclamations, à l'exclusion des conflits de lois.

EXCLUSION DE LA GARANTIE IMPLICITE ET CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la loi le permet, Arctic Cat exclut et rejette toute garantie implicite de qualité marchande et de convenance à une fin particulière.

Si l'entretien ou les réparations au titre de la garantie ne vous conviennent pas, vous devez communiquer avec Arctic Cat aux (É.-U.) en composant le numéro 1-218-681-9851 ou au (Canada) en composant le numéro 1-204-982-1656.

AVANT-PROPOS

Félicitations! Vous avez choisi un produit de qualité Arctic Cat spécialement conçu et fabriqué pour vous offrir une fiabilité à toute épreuve, appuyé par une «équipe de soutien». Assurez-vous, en tant que propriétaire/opérateur d'une motoneige Arctic Cat, de vous familiariser complètement avec le fonctionnement, l'entretien et les procédures de remisage. Lisez ce manuel et le manuel de sécurité en motoneige avant d'utiliser la motoneige afin d'assurer une utilisation prudente et appropriée de votre nouvelle motoneige Arctic Cat. Conduisez toujours votre motoneige selon vos capacités et les conditions existantes du terrain.

Le Manuel de l'opérateur, le manuel de sécurité en motoneige et les autocollants sur la motoneige font usage des mots AVERTISSEMENT, ATTENTION et REMARQUE pour souligner des renseignements importantes. Le symbole  **AVERTISSEMENT** indique une information de type sécuritaire. Observez la recommandation afin d'éviter tout risque de blessures corporelles graves ou même la mort. Un **ATTENTION** identifie des pratiques non sécuritaires pouvant causer des dommages à la motoneige. Conformez-vous à la directive puisque des dommages aux pièces peuvent en résulter. Le symbole ■ **REMARQUE**: annonce une information supplémentaire digne d'une attention supplémentaire.

Ce manuel traite de l'entretien, du fonctionnement et du remisage de votre motoneige. Pour toute mise au point ou réparation majeure, faites appel aux services professionnels d'un détaillant autorisé de motoneiges Arctic Cat.

Lors de sa publication, toute l'information ainsi que les photographies et illustrations contenues dans ce manuel étaient techniquement véridiques. Étant donné qu'Arctic Cat Inc. améliore constamment ses produits, aucune obligation ne sera rencontrée rétroactivement.

Ce Manuel de l'opérateur/performance Arctic Cat fait partie intégrante de la motoneige et doit demeurer avec le véhicule au moment de la revente. Si la motoneige change de propriétaire, veuillez communiquer avec le département de service d'Arctic Cat Inc., P.O. Box 810, Thief River Falls, MN 56701 pour fins d'enregistrement.

Chaque motoneige Arctic Cat porte l'autocollant SSCC et rencontre ou dépasse les normes du Comité pour la sûreté et la certification des motoneiges. Arctic Cat encourage et sanctionne la conduite prudente de toute motoneige. Portez toujours un casque protecteur et protégez vos yeux. Conduisez prudemment respectez toutes les lois provinciales et locales, et respectez le droit d'autrui. Les membres de ISMA, comme Arctic Cat font leur part pour améliorer les sentiers, parrainer les, manifestations sportives et, de façon générale, appuie le sport du motoneigisme. En tant que membre de la Fondation nationale de la motoneige, Arctic Cat promouvait le motoneigisme par l'intermédiaire d'oeuvres éducatives et charitables, et des programmes de recherche.

© 2013 Arctic Cat Inc.

Imprimé aux États-Unis Juillet 2013

⚠ AVERTISSEMENT

Cette motoneige est réputée pour sa performance. Étant donné son accélération rapide et sa capacité de très haute vitesse, elle ne doit pas être entre les mains d'un novice ou un conducteur sans expérience. Il ne faut pas accélérer rapidement ou conduire à haute vitesse avant de connaître le terrain et ce qu'il y a devant vous. Lisez et étudiez le manuel de l'opérateur et le manuel de sécurité au complet.

Ignorer cet avis pourrait entraîner des blessures à vous-même et à d'autres.

Pièces et Accessoires

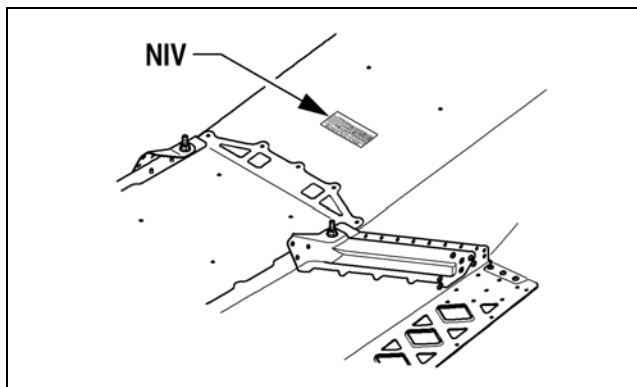
Lorsque vous devez remplacer une pièce ou de l'huile, ou désirez ajouter un accessoire sur votre motoneige Arctic Cat, assurez-vous de n'utiliser que les pièces, huile et accessoires certifiés Arctic Cat. Seuls les pièces, huile et accessoires certifiés Arctic Cat sont conçus pour répondre aux exigences de votre motoneige Arctic Cat. Veuillez vous référer au catalogue d'accessoires Arctic Cat pour une liste complète des accessoires.

Pour faciliter la révision et l'entretien de cette motoneige, il existe un Manuel illustré des pièces (en anglais seulement) disponibles auprès de votre concessionnaire local de motoneige Arctic Cat.

Si la motoneige est achetée dans le cadre du programme Team Arctic Race Department Racing Program, il n'y a pas de garantie.

Information de référence

La motoneige Arctic Cat a deux numéros d'identification importants. Le Numéro d'identification du véhicule (NIV) est estampé sur le haut du tunnel. Le numéro de série du moteur (NSM) est estampé dans le carter du moteur.



0744-098

Ces numéros sont requis par le détaillant pour lui permettre de remplir adéquatement les réclamations de garantie. Aucune garantie ne sera accordée par Arctic Cat si le numéro de série du moteur ou le NIV sont enlevés ou endommagés de quelque façon.

Fournissez toujours le nom de la motoneige, le NIV, et le NSM lorsque vous contactez un détaillant de motoneige autorisé Arctic Cat pour des pièces, du service, des accessoires ou de la garantie. Si le moteur en entier doit être remplacé, demandé au détaillant de contacter la compagnie pour obtenir l'information correcte de l'inscription.

Veuillez inscrire l'information appropriée concernant votre motoneige Arctic Cat dans les espaces ci-dessous. Veuillez toujours utiliser ces chiffres lorsque vous référez à votre motoneige.

Modèle: _____

Date d'achat: _____

NIV: _____

NSM: _____

Votre détaillant Arctic Cat: _____

Adresse: _____

N° de téléphone: _____

TABLE DES MATIÈRES

Spécifications/tableaux/ordres/diagrammes	2-13	Information générale.....	23-27
Spécifications du moteur	2	Emplacement des commandes.....	23
Spécifications générales.....	2	Rodage du moteur	23
Spécifications de couple de serrage	2	Compteur de vitesse/tachymètre.....	23
Modèles de serrage de moteur.....	2	Codes diagnostique	23
Conversions de couple de serrage (lb-pi/N-m)	3	Inclinaison du guidon.....	23
Spécifications électriques.....	3	Pare-chocs arrière	23
Spécifications de consommation d'huile	3	Système d'échappement.....	24
Tableau des tensions/résistances		Silencieux d'admission d'air	24
- température de réfrigérant.....	4	Système de refroidissement par liquide	24
Tableau des tensions/résistances - température d'air.....	4	Courroie d'entraînement.....	24
Spécifications de déviation/réparation de vilebrequin.....	5	Poulies motrice et menée	24
Spécifications de volume de culasse	5	Alignement des poulies	24
Spécifications du système d'entraînement.....	5	Tension de la chaîne d'entraînement	24
Poulie menée composants en option	5	Système EFI	25
Tableau - ressort de l'embrayage	6	Système de carburant.....	25
Bras à cames - poulie motrice.....	6	Amortisseurs.....	27
Calculs des performances du carter de chaîne	7	Crampons	27
Chaînes et pignons.....	8	Remorquage	27
Spécifications du système d'injection électronique	8	Instructions pour la mise en marche.....	27-29
Spécifications de l'angle de soupape d'accélérateur	8	Démarrage et arrêt du moteur	27
Tableau de sélection des ressorts de suspension arrière.....	8	Freinage	28
Tableau de taux de ressort installé.....	9	Arrêt d'urgence	29
Barre stabilisatrice de la suspension avant (en option)	9	Lubrification	29-30
Ressorts de amortisseur de ski.....	9	Carter de chaîne.....	29
Outils d'amortisseur remise à neuf requis.....	9	Suspension avant	30
Taux de soupape/spécifications.....	10	Suspension arrière.....	30
Numéros de pièce d'accessoire d'amortisseur		Entretien	31-71
reconstruisable	11	Tableau d'entretien périodique	31
Diagramme électrique (Capot) - anglais seulement	12	Liste de vérifications à effectuer avant une course/un	
Diagramme électrique (Allumage/Principal) - anglais		exercice	32
seulement.....	13	Moteur	32
Instructions de préparation	15-22	Composants individuels EFI.....	53
Retrait la motoneige de la caisse/assemblage le guidon.....	15	Composants individuels du système de carburant	57
Installation du pare-brise	15	Bougies d'allumage	60
Installation de axe/bras en «A»	15	Système d'entraînement à chenille	61
Installation les amortisseurs avant	15	Système de frein.....	62
Installation des skis.....	15	Liquide de frein	62
Installation de barre stabilisatrice (en option).....	16	Vérification de la course du levier de frein	62
Synchronisation de la pompe d'injection d'huile	16	Purge du système de freinage	62
Vérification/réglage du flottement libre du câble de		Vérification/remplacement des tampons de frein.....	63
l'accélérateur (Tension).....	16	Courroie d'entraînement.....	63
Système de frein	17	Poulie menée	64
Courroie d'entraînement	17	Ressorts d'amortisseur de ski	66
Alignement de guidon	17	Entretien des amortisseurs Zero Pro (Amortisseur ski).....	67
Réglage de la hauteur du guidon	18	Réglage des cames de régleur de transfert arrière	69
Réglage du rapport de vitesse de direction.....	18	Lumières	70
Essence recommandée.....	19	Lisse de ski	70
Vérifications avant le fonctionnement.....	19	Bandes d'usure de glissière	71
Vérification de la visée du phare	19	Conseils sur la performance.....	71
Tension/alignement de chenille	19	Préparation pour l'entreposage	72
Alignement des skis	21	Préparation après l'entreposage	72-73
Promenade.....	22	Produits certifiés Arctic Cat	73
		Outils Spécialisés	74-83
		Déclaration de conformité.....	84

Spécifications du moteur

Article	500 cc
Numéro de modèle moteur	AX50L7
Volume	499 cc
Nombre de cylindres	2
Alésage et course	71 x 63
Rapport de compression	6,38:1
Système de refroidissement	Par liquide
Mélange de carburant	Injection d'huile
Calage de l'allumage (moteur chaud)	12° @ 2000 Tr/min 0,034 po
Bougie (NGK)	BR9EYA
Écartement de bougie	0,028-0,031 po
Plage de jeu de jupe du piston/cylindre	0,0030-0,0041 po
Plage de jeu d'extrémité de segment du piston	0,008-0,016 po
Limite de rectitude du cylindre (max)	0,004 po
Plage de diamètre de goupille du piston	0,8659-0,8661 po
Plage de diamètre d'alésage de goupille du piston	0,8661-0,8665 po
Plage de diamètre d'alésage de petite extrémité de bielle	1,0631-1,0634 po
Plage de jeu radial de bielle	0,0001-0,0008 po
Faux rond du vilebrequin (t.i.r.)	0,002 po
Plage de jeu en bout du vilebrequin	0,002-0,004 po
Hauteur de butée à anche	0,315 po

Spécifications générales

Longueur - complet (châssis)	299,0 cm (117,7 po)
Hauteur (complet)	115,5 cm (45,5 po)
Largeur (complet)	121,9 cm (48 po)
Écartement des axes (centre en centre braquage)	108,0 cm (42,5 po)
Poids à sec (approx)	204,1 kg (450 lb)
Capacité du réservoir d'essence	38,2 l (10,1 gal. U.S.)
Capacité du réservoir d'huile	2,6 l (2,75 qt U.S.)
Capacité du carter de chaîne	236 ml (8 oz)
Essence (recommandée)	D'octane de 87
Huile pré-mélangé (ratio 32:1)	Huile à injection Formula 50
Lubrifiant pour carter de chaîne	Lubrifiant synthétique pour chaîne
Graisse à suspension	Tout température
Liquide pour freins	DOT 4 haute température
Feux arrière/d'arrêt n/p	0409-056
Phare avant n/p	0409-073/0409-045
Capacité du système de refroidissement	3,81 l (4,0 qt U.S.)
Système de démarrage	Lanceur à rappel manuel
Capacité huile	4,75 qt U.S.

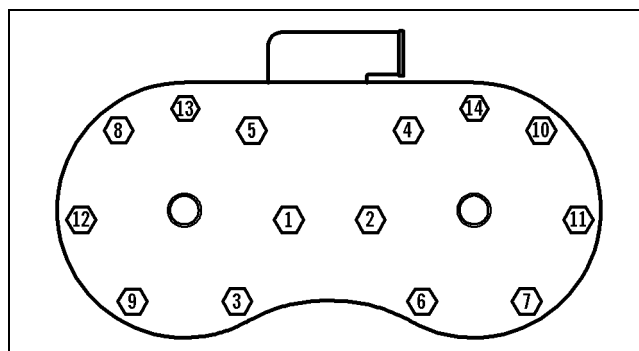
Spécifications de couple de serrage

Article	Couple	
Tête de cylindre	6 mm	96 lb-po
	8 mm	19 lb-pi
Base du cylindre		14-44 lb-pi (étapes 3)
Volant moteur**		50 lb-pi
Tubulure d'échappement		17 lb-pi
Collet d'admission		96 lb-po
Vilebrequin	6 mm	96 lb-po
	10 mm	13-37 lb-pi (étapes 2)
Bougie		19 lb-pi
Logement MAG		18 lb-pi
Pompe d'injection*		96 lb-po
Rotor de la pompe à eau*		108 lb-po
Couvercle de pompe à eau		96 lb-po
Tête du thermostat		96 lb-po
Plaque de stator*		96 lb-po
Capteur de calage d'allumage*		48 lb-po
Stator*		96 lb-po
Poulie du démarreur		19 lb-pi
Lanceur à rappel		96 lb-po
Poulie motrice		50-55 lb-pi

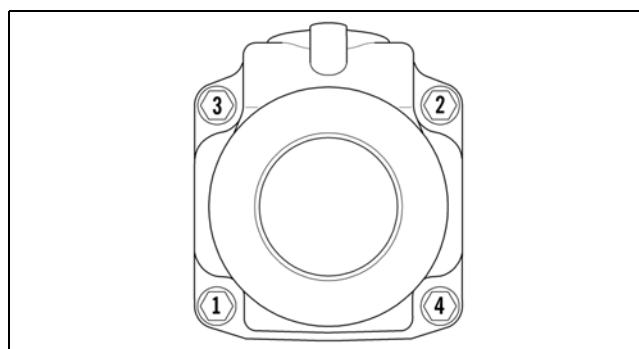
*Avec Loctite bleu n° 243

**Avec Loctite rouge n° 271

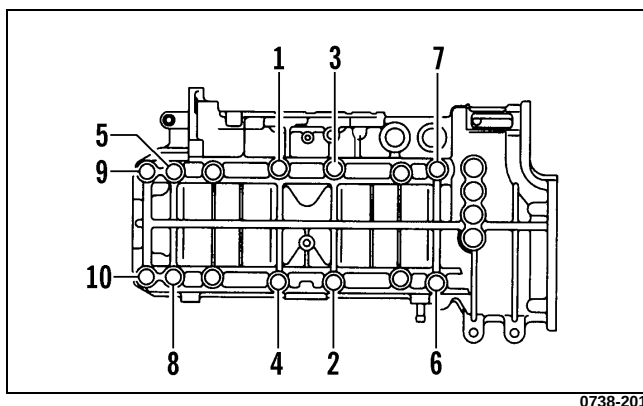
Modèles de serrage de moteur



0738-204



0742-746



0738-201

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

Spécifications électriques

■ **REMARQUE:** Le système d'allumage est du type normalement ouvert (N.O.).

Description	Test de résistance valeur nominale	+ Connexions pour test -	
Bobine d'allumage primaire/secondaire	0,24-0,36 ohm/ 6800-10,200 ohms	orange/noir fil haute tension	orange/rouge fil haute tension
Bobine chargeur (1)	8,8-13,2 ohms	noir/rouge	vert/rouge
Bobine chargeur (2)	8,8-13,2 ohms	brun/blanc	vert/rouge
Bobine d'éclairage	0,08-0,12 ohm	jaune	jaune
Capteur de calage d'allumage	80,8-121 ohms	vert/blanc	brun/vert
Bobine d'injecteur	15,2-22,8 ohms	bleu/blanc	bleu/blanc
Bobine de pompe à carburant	1,52-2,28 ohms	orange	orange
Capuchon de bougie	4000-6000 ohms	extrémité capuchon	extrémité capuchon
Description	Valeur nominale	+ Connexions pour test -	
Régulateur de tension	11-14 Volts c.a.	jaune	brun
Régulateur de tension/redresseur	11,2-16,8 Volts c.c. (@ 2000 Tr/min)	rouge/bleu	brun/jaune
Condensateur	11,6-17,4 Volts c.c. (@ 2000 Tr/min)	rouge	brun
Capteur - température de réfrigérant	305 ohms + (température de réfrigérant à 176° F ou supérieure)	borne #1	borne #2
	203 ohms + (température de réfrigérant à 200° F ou supérieure)	borne #1	borne #2
Interrupteur de sécurité	Moins d'un ohm (capuchon de sécurité retiré)	borne	borne

Spécifications de consommation d'huile

MOTEUR	TR/MIN	FERMÉ – PLEINS-GAZ (ralenti) 3 minutes	OUVERT – PLEINS-GAZ 2 minutes
500 cc	1833	1,0 à 2,5 cc	7,4 à 10,3 cc

Tableau des tensions/ résistances - température de réfrigérant

Température	Tension	Résistance	Température	Tension	Résistance		
110 °C	230 °F	0,115	129	28 °C	82 °F	1,377	1800
108 °C	226 °F	0,129	137	26 °C	79 °F	1,459	1950
106 °C	223 °F	0,143	145	24 °C	75 °F	1,541	2100
104 °C	219 °F	0,157	153	22 °C	72 °F	1,623	2250
102 °C	216 °F	0,171	161	20 °C	68 °F	1,705	2400
100 °C	212 °F	0,185	169	18 °C	64 °F	1,806	2670
98 °C	208 °F	0,192	180	16 °C	61 °F	1,907	2940
96 °C	205 °F	0,199	191	14 °C	57 °F	2,008	3210
94 °C	201 °F	0,206	202	12 °C	54 °F	2,109	3480
92 °C	198 °F	0,213	213	10 °C	50 °F	2,210	3750
90 °C	194 °F	0,220	224	8 °C	46 °F	2,327	4170
88 °C	190 °F	0,235	240	6 °C	43 °F	2,444	4590
86 °C	187 °F	0,250	256	4 °C	39 °F	2,561	5010
84 °C	183 °F	0,265	273	2 °C	36 °F	2,678	5430
82 °C	180 °F	0,280	289	0 °C	32 °F	2,795	5850
80 °C	176 °F	0,295	305	-2 °C	28 °F	2,901	6510
78 °C	172 °F	0,317	327	-4 °C	25 °F	3,007	7170
76 °C	169 °F	0,339	349	-6 °C	21 °F	3,113	7830
74 °C	165 °F	0,361	371	-8 °C	18 °F	3,219	8490
72 °C	162 °F	0,383	393	-10 °C	14 °F	3,325	9150
70 °C	158 °F	0,405	415	-12 °C	10 °F	3,421	9422
68 °C	154 °F	0,438	445	-14 °C	7 °F	3,517	9694
66 °C	151 °F	0,471	475	-16 °C	3 °F	3,613	9966
64 °C	147 °F	0,504	505	-18 °C	-0,4 °F	3,709	10238
62 °C	144 °F	0,537	535	-20 °C	-4 °F	3,805	10510
60 °C	140 °F	0,570	565	-22 °C	-8 °F	3,885	13688
58 °C	136 °F	0,598	609	-24 °C	-11 °F	3,965	16866
56 °C	133 °F	0,626	653	-26 °C	-15 °F	4,045	20044
54 °C	129 °F	0,654	697	-28 °C	-18 °F	4,125	23222
52 °C	126 °F	0,682	741	-30 °C	-22 °F	4,205	26400
50 °C	122 °F	0,710	785	-32 °C	-26 °F	4,267	30520
48 °C	118 °F	0,759	849	-34 °C	-29 °F	4,329	34640
46 °C	115 °F	0,808	913	-36 °C	-32 °F	4,391	38760
44 °C	111 °F	0,857	977	-38 °C	-36 °F	4,453	42880
42 °C	108 °F	0,906	1041	-40 °C	-40 °F	4,515	47000
40 °C	104 °F	0,955	1105	-42 °C	-44 °F	4,553	55100
38 °C	100 °F	1,023	1214	-44 °C	-47 °F	4,591	63200
36 °C	97 °F	1,091	1323	-46 °C	-51 °F	4,629	71300
34 °C	93 °F	1,159	1432	-48 °C	-54 °F	4,667	79400
32 °C	90 °F	1,227	1541	-50 °C	-58 °F	4,705	87500
30 °C	86 °F	1,295	1650				

Tableau des tensions/ résistances - température d'air

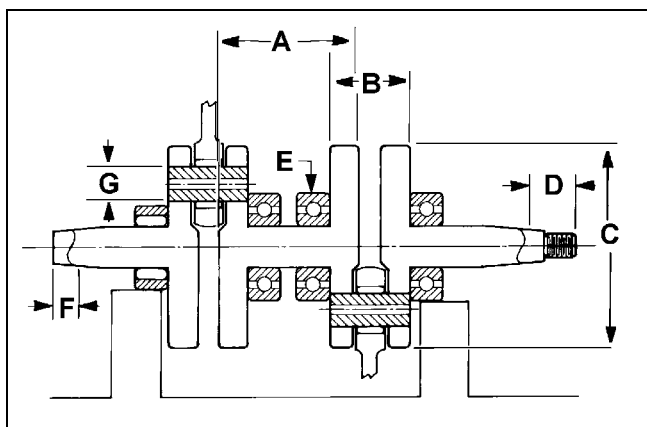
Température	Tension	Résistance	Température	Tension	Résistance		
100 °C	212 °F	0,113	555	28 °C	82 °F	1,230	8540
98 °C	208 °F	0,121	595	26 °C	79 °F	1,322	9530
96 °C	205 °F	0,128	635	24 °C	75 °F	1,413	10520
94 °C	201 °F	0,136	675	22 °C	72 °F	1,505	11510
92 °C	198 °F	0,143	715	20 °C	68 °F	1,596	12500
90 °C	194 °F	0,151	755	18 °C	64 °F	1,716	14020
88 °C	190 °F	0,162	819	16 °C	61 °F	1,836	15540
86 °C	187 °F	0,173	883	14 °C	57 °F	1,955	17060
84 °C	183 °F	0,184	947	12 °C	54 °F	2,075	18580
82 °C	180 °F	0,195	1011	10 °C	50 °F	2,195	20100
80 °C	176 °F	0,206	1075	8 °C	46 °F	2,323	23060
78 °C	172 °F	0,222	1160	6 °C	43 °F	2,452	26020
76 °C	169 °F	0,238	1245	4 °C	39 °F	2,580	28980
74 °C	165 °F	0,253	1330	2 °C	36 °F	2,709	31940
72 °C	162 °F	0,269	1415	0 °C	32 °F	2,837	34900
70 °C	158 °F	0,285	1500	-2 °C	28 °F	2,969	39940
68 °C	154 °F	0,308	1640	-4 °C	25 °F	3,101	44980
66 °C	151 °F	0,331	1780	-6 °C	21 °F	3,233	50020
64 °C	147 °F	0,353	1920	-8 °C	18 °F	3,365	55060
62 °C	144 °F	0,376	2060	-10 °C	14 °F	3,497	60100
60 °C	140 °F	0,399	2200	-12 °C	10 °F	3,610	76080
58 °C	136 °F	0,432	2410	-14 °C	7 °F	3,722	92060
56 °C	133 °F	0,465	2620	-16 °C	3 °F	3,835	108040
54 °C	129 °F	0,498	2830	-18 °C	-0,4 °F	3,947	124020
52 °C	126 °F	0,531	3040	-20 °C	-4 °F	4,060	140000
50 °C	122 °F	0,564	3250	-22 °C	-8 °F	4,142	156000
48 °C	118 °F	0,612	3595	-24 °C	-11 °F	4,224	172000
46 °C	115 °F	0,659	3940	-26 °C	-15 °F	4,306	188000
44 °C	111 °F	0,707	4285	-28 °C	-18 °F	4,388	204000
42 °C	108 °F	0,754	4630	-30 °C	-22 °F	4,470	220000
40 °C	104 °F	0,802	4975	-32 °C	-26 °F	4,522	261000
38 °C	100 °F	0,869	5490	-34 °C	-29 °F	4,574	302000
36 °C	97 °F	0,937	6005	-36 °C	-32 °F	4,625	343000
34 °C	93 °F	1,004	6520	-38 °C	-36 °F	4,677	384000
32 °C	90 °F	1,072	7035	-40 °C	-40 °F	4,729	425000
30 °C	86 °F	1,139	7550				

Spécifications de déviation/réparation de vilebrequin

Pour ceux qui envoient un vilebrequin dans un autre atelier pour un travail de révision, fournissez cette information.

Pour utiliser les spécifications, référez-vous d'abord à l'illustration. Trouvez la lettre identifiant la spécification vous intéressant puis référez-vous au tableau ci-après.

■**REMARQUE:** Depuis plusieurs années, nous avons toujours fait prendre les lectures du débalancement du vilebrequin à l'extrémité de la portion lisse où le joint d'huile entre en contact avec l'arbre. D'après l'illustration, vous remarquerez que trois points de repère sont inscrites: à chaque extrémité sur le fuselage tel qu'indiqué et au centre sur la bague de roulement. Le vilebrequin est encore appuyé sur les roulements à billes externes à l'aide de blocs en V. La déviation maximale ne devrait être plus de 0,05 mm (0,002 po).



728-144A

A	B	C	G	Déviation points (± ,002)
114,6 mm ± ,15 (4,515" ± ,006)	66,5 mm ± ,15 (2,618" ± ,006)	113,4 mm ± ,4 (4,465" ± ,015)	26,9 mm (1,062")	D 5 mm (,196") F 5 mm (,196")

■**REMARQUE:** Lors de la vérification de la déviation aux points D-F, mesurer la valeur spécifiée à partir de l'extrémité du vilebrequin. Lors de la vérification de la déviation au centre, placer l'indicateur au centre du roulement comme indiqué au point E. La tolérance de la déviation à l'un quelconque de ces 3 points est ± 0,002 po.

Spécifications de volume de culasse

Type de moteur	Jeu d'écrasement
500 cc	0,059 po

Spécifications du système d'entraînement

Poulie motrice	Ressort de l'embrayage		Bras à cames		Poulie menée
n/p	n/p	Couleur	n/p	grammes	n/p
0746-435	0646-229	Jaune/Blanc	0746-826	64,0	0726-297
Ressort menée		Courroie d'entraînement			
Ressort	Couleur	n/p	Longueur*	Largeur*	
0648-790	Noir/Bleu	0627-047	43,547 po	1,448 po	
Tr/min engagement/ maximale		Ratio	Chaîne		Taquet de support
			Écartement	n/p	Degré
3500-6000/ 7900-8000		20/46** (15/13 large)	74 (15 large)	1602-774	40/38

* ± 0,188 po ** 20 (n/p 1602-600)/46 (n/p 2602-074)

■**REMARQUE:** Pour des composants optionnels, consultez le tableau «composants en option» au dessous.

Poulie menée composants en option

Poulie menée				
Taquet de support	Degré	Ressort	Couleur	Taux à ressort
0648-779*	58-46-36/58-48-36	0648-749	Noir/blanc	160/260
0648-775*	52-42-46/52-44-46	0648-702	Rouge/noir	140/240
0648-773*	70-44-32/68-48-46	0648-784	Noir	155/222
0648-710	70-50-46/68-48-46	0648-790	Noir/bleu	180/260
0648-737	70-44-32/68-48-46	0648-792	Noir/orange	180/280
0648-719	68-42-34/68-44-32	—	—	—
0648-789*	68-48-36/64-48-41	—	—	—
0648-791*	48-44-36/48-42-36	—	—	—

*Poulie entraînée légère uniquement.

Tableau - ressort de l'embrayage

	n/p	Taux @ 2 9/16 po	Taux @ 1 5/16 po	Couleur
LÉGER	0646-148	53 lb	224 lb	Bleu
	0646-150	72 lb	188 lb	Argent
	0646-149	74 lb	228 lb	Rouge
	0646-376	75 lb	275 lb	Or
	0646-147	114 lb	267 lb	Jaune/Vert
	0646-373*	114 lb	267 lb	Jaune/Vert
	0646-155	121 lb	240 lb	Violet
	0646-229	122 lb	285 lb	Jaune/Blanc
	0646-035	143 lb	286 lb	Orange/Noir
	0646-248	143 lb	290 lb	Orange/Blanc
	0646-379*	122 lb	285 lb	Jaune/Blanc
	0646-367	143 lb	250 lb	Noir
	0646-435	143 lb	290 lb	Rayure Orange
LOURD	0646-684	158 lb	290 lb	Noir

* Titane

Bras à cames - poulie motrice

■REMARQUE: Tout bras à came que sont listées sont avec la vis de blocage.

n/p	Grammes	n/p	Grammes
0746-627	84,8	0746-703	68,0
0746-629	75,0	0746-704	51,0**
0746-658	49,0**	0746-708	51,0
0746-661	52,0	0746-710	72,0
0746-662	52,0	0746-712	77,0
0746-663	52,0	0746-713	48,0
0746-664	52,0	0746-715	77,0
0746-666	55,0	0746-716	73,0
0746-668	55,0	0746-742	83,5
0746-669	60,0	0746-744	50,0
0746-670	65,0	0746-748	46,0
0746-671	70,0	0746-749	65,0
0746-672	75,0	0746-771	44,0
0746-673	80,0	0746-772	42,0
0746-676	70,0	0746-773	85,0
0746-678	55,0	0746-786	63,0
0746-687	57,0	0746-787	44,0
0746-689	69,0	0746-788	47,5
0746-690	47,0	0746-789	42,0
0746-691	44,0	0746-791	60,0
0746-692	50,0	0746-792	47,0
0746-694	63,0	0746-793	63,0
0746-695	67,0	0746-821	82,0
0746-696	63,0	0746-822	71,5
0746-699	66,0	0746-824	66,0
0746-701	49,0	0746-825	50,0
0746-702	58,0	0746-826	64,0**

** Bras de came cranté

Calculs des performances du carter de chaîne

■REMARQUE: Le tableau suivante devraient être utilisés a un guide seulement.

Pignon d'entraînement	Spécifications du carter de chaîne			Tr/min du moteur				
	Pignons	Ratio	Pas	7400	7800	8000	8200	8700
8-dent (3,00 po pas)	20/46	0,435	74	81,1	85,5	87,7	89,9	95,4
	20/45	0,444	74	82,8	87,3	89,5	91,7	97,3
	21/45	0,467	74	87,1	91,8	94,1	96,5	102,4
	19/40	0,475	70	88,6	93,4	95,8	98,2	100,5
	21/41	0,512	72	95,5	100,6	103,2	105,8	112,3
	20/39	0,513	70	95,7	100,8	103,4	106,0	112,5
	22/41	0,537	72	100,1	105,5	108,2	110,9	113,6
	22/40	0,550	72	102,6	108,1	110,9	113,7	120,6
	23/40	0,575	72	107,2	113,0	115,9	118,8	121,7
	23/39	0,590	72	110,0	116,0	119,0	121,9	129,4
	24/39	0,615	72	115,0	120,9	124,0	127,1	134,8

Tr/min x Ratio x 0,0225 x 1,12 = mi/h

Pignon d'entraînement	Spécifications du carter de chaîne			Tr/min du moteur				
	Pignons	Ratio	Pas	6000	7000	8000	9000	10,000
9-dent (2,52 po pas)	20/46	0,435	74	62,3	72,6	83,0	93,4	103,8
	20/45	0,444	74	63,6	74,1	84,7	95,3	105,9
	21/45	0,467	74	66,8	78,0	89,1	100,3	111,4
	19/40	0,475	70	68,0	79,3	90,7	102,0	113,3
	21/41	0,512	72	73,3	85,5	97,7	109,9	122,1
	20/39	0,513	70	73,4	85,7	97,9	110,1	122,4
	22/41	0,536	72	76,7	89,5	102,3	115,1	127,9
	22/40	0,550	72	78,7	91,8	105,0	118,1	131,2
	23/40	0,575	72	82,3	96,0	109,7	123,5	137,2
	23/39	0,590	72	84,5	98,5	112,6	126,7	140,8
	24/39	0,615	72	88,1	102,7	117,4	132,1	146,7

Tr/min x Ratio x 0,0213 x 1,12 = mi/h

Pignon d'entraînement	Spécifications du carter de chaîne			Tr/min du moteur					
	Pignons	Ratio	Pas	7400	7800	8000	8200	8400	8700
10-dent* (2,52 po pas)	20/46*	0,435	74	85,4	90,0	92,3	94,7	97,0	100,4
	20/45	0,444	74	87,1	91,8	94,2	96,6	99,0	102,4
	21/45	0,467	74	91,6	96,6	99,1	101,6	104,1	107,8
	19/40	0,475	70	93,2	98,3	100,8	103,3	105,8	109,6
	21/41	0,512	72	100,5	105,9	108,6	111,3	114,1	118,1
	20/39	0,513	70	100,7	106,1	108,8	111,6	114,3	118,4
	22/41	0,537	72	105,3	111,0	113,8	116,7	119,5	123,8
	22/40	0,550	72	108,0	113,8	116,7	119,6	122,5	126,9
	23/40	0,575	72	112,8	118,9	122,0	125,0	128,1	132,7
	23/39	0,590	72	115,8	122,0	125,2	128,3	131,4	136,1
	24/39	0,615	72	120,7	127,2	130,5	133,7	137,0	142,0

Tr/min x Ratio x 0,02368 x 1,12 = mi/h

*Production

■REMARQUE: Les options d'engrenages mentionnées ci-dessus sont des combinaisons qui permettent une tension de chaîne acceptable. Toute autre combinaison ne permettra pas de tension de chaîne acceptable.

Chaînes et pignons

Chaîne largeur (13 maillons)		
Pas	n/p	
70	1602-419	
72	1602-420	
74	1602-473	
Chaîne largeur (15 maillons)		
70	1602-578	
72	1602-773	
74	1602-774	
Chaîne largeur (17 maillons)		
70	1602-805	
72	1602-904	
74	1602-806	
Pignon largeur (avec chaîne à 13 maillons)		
Nombre de dents	Cannelure (intérieur)	n/p
19	15	1602-412
20	15	1602-413
21	15	2602-215
22	15	2602-244
23	15	2602-216
24	15	2602-254
39	15	1602-414
39	16	2602-217
40	15	1602-415
40*	16	2602-245
40	16	2602-218
41	15	1602-416
41	16	2602-219
42	15	1602-417
43	15	1602-418
44	15	1602-481
45	16	2602-223
45	15	1602-482
46	16	2602-074
46*	16	2602-224
Pignon largeur (avec chaîne à 15 maillons)		
19	15	1602-548
20	15	1602-600
21	15	1602-685
23	15	2602-109
39	16	1602-686
42	16	1602-687
43	16	1602-549
44	16	1602-688
45	16	1602-689
46	16	1602-690
Pignon largeur (avec chaîne à 17 maillons)		
19	15	1602-796
20	15	1602-735
21	15	1602-797
43	16	1602-734
44	16	1602-802
45	16	1602-803
46	16	1602-804
46**	16	1602-925
46*	16	1602-811

* Aluminium

** PTL

Spécifications du système d'injection électronique

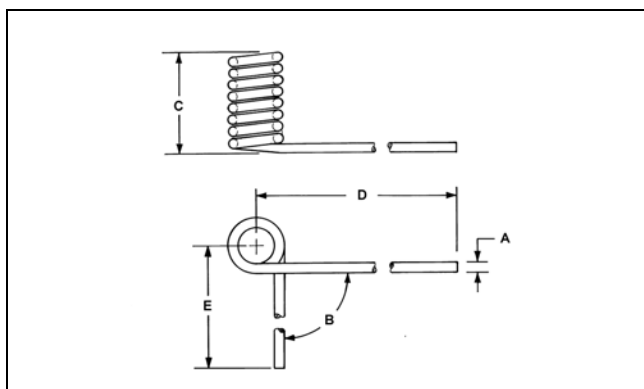
Pression de carburant	42,8-47,3 psi
-----------------------	---------------

Spécifications de l'angle de soupape d'accélérateur

Modèle	Outil capteur de position d'accélérateur (TPS) (Tension c.c.)	Outil analyseur (Tension c.c.)
500 cc	Ralenti	0,710-0,818
	Pleins-gaz	3,472-4,048

Tableau de sélection des ressorts de suspension arrière

Un ressort plus long dans les zones (D) et (E) peut être sélectionné s'il est coupé à la longueur du ressort d'origine. Le ressort de rechange doit coïncider avec le ressort d'origine dans les zones (C), (D) et (E).



0730-218

n/p	Diamètre du fil (A)	Angle (B)	Nombre de bobines	Largeur des spires (C)	Longueur (D)	Longueur (E)	Degré (à lb)
1704-916/917	,405	120°	5,90	3,20	15,62	4,70	24
1704-382/383* (Léger)	,359	90°	5,75	3,00	15,62	4,60	17
1704-384/385 (Lourd)	,375	90°	5,75	3,00	15,62	4,60	20

*Production

■ **REMARQUE:** Le diamètre du fil et la longueur du ressort ont une grande incidence sur le comportement de l'amortisseur.

Tableau de taux de ressort installé

n/p	Suspension prolongée complètement (à lb - Ensemble de régleur 1 et 1)	Suspension prolongée complètement (à lb - Ensemble de régleur 3 et 3)
1704-382/383	1360	1700
1704-384/385	1600	2000
1704-916/917	482	964
n/p	Suspension effondrée complètement (à lb - Ensemble de régleur 1 et 1)	Suspension effondrée complètement (à lb - Ensemble de régleur 3 et 3)
1704-382/383	3740	4080
1704-384/385	4400	4800
1704-916/917	3856	4338

Barre stabilisatrice de la suspension avant (en option)

n/p (Barre)	n/p (Collier)	Description
4639-961	2603-803 (inc.)	11,1 mm diamètre
4639-962	2603-804 (inc.)	12,7 mm diamètre
4639-963	2603-775 (inc.)	14,3 mm diamètre

■REMARQUE: Trousse de montage de barre stabilisatrice (n/p 5639-635).

Ressorts de amortisseur de ski

n/p	Longueur libre	Taux (lb/po)	Serpentin actif	Serpentin total
2703-385	13,00 po	175	8,50	10,50
2703-386	13,00 po	160	8,00	10,00
2703-387	13,00 po	190	8,50	10,50
2703-406*	13,00 po	145	8,24	10,24

* Production

Outils d'amortisseur remise à neuf requis

Outil	n/p
Aiguille de gonflement	0744-020
Blocs de retenue d'amortisseur à azote	0644-486
Remplacement de l'aiguille de gonflement	0644-544
Outil de location du piston	0644-169
Régulateur au nitrogène	0644-151
Protecteur de joint d'étanchéité du capuchon du roulement	0644-268
Protecteur de joint d'étanchéité du capuchon du roulement (1/2-po D.E. x 3/8-po D.I.)	0644-403
Protecteur de joint d'étanchéité du capuchon du roulement (5/8-po D.E. x 1/2-po D.I.)	0644-542
Protecteur de joint d'étanchéité du capuchon du roulement (5/8-po D.E. x 3/8-po D.I.)	0644-404
Outil de serrage de l'arbre d'amortisseur à azote	0644-543
Jauge d'emplacement de piston flottant	0644-350
Bout de rechange pour l'aiguille de gonflement	0644-539

Taux de soupape/ spécifications

n/p	Description	Compression (Côté piston)	Rebond (Côté piston)
2703-809	Amortisseur de ski	1,300 x 0,006 po	1,100 x 0,006 po
Longueur déployée: 20,12 po Longueur repliée: 13,93 po Course: 6,19 po	Trousse remise à neuf - n/p 2604-815	1,300 x 0,006 po	0,600 x 0,004 po
		1,300 x 0,006 po	0,700 x 0,004 po
		0,900 x 0,004 po	0,900 x 0,004 po
		1,250 x 0,008 po	1,125 x 0,080 po
		1,100 x 0,008 po	Plaque de dessus
		1,000 x 0,008 po	0,620 x 0,093 po Rondelle de secours
		0,900 x 0,008 po	
		0,800 x 0,008 po	
		0,700 x 0,008 po	
		1,125 x 0,093 po	
Orifice de piston: 0,035 po	Profondeur du piston: 2,26 po	Rondelle de dessus	

Œillets serrée à 28 lb-pi. Écrou de piston serré à 22 lb-pi. Serrez l'écrou de l'arbre à 22 lb-pi. Amortisseurs chargé à 250 psi. Loctite vert n° 620 sur des filetage d'œillette de l'amortisseur.

n/p	Description	Compression (Côté piston)	Rebond (Côté piston)
2704-039	Amortisseur de bras avant	1,300 x 0,010 po	1,100 x 0,008 po
Longueur déployée: 12,34 po Longueur repliée: 8,55 po Course: 3,79 po	Trousse remise à neuf - n/p 2604-815	1,300 x 0,010 po	0,600 x 0,004 po
		1,300 x 0,010 po	0,700 x 0,004 po
		1,300 x 0,008 po	0,900 x 0,004 po
		1,300 x 0,008 po	1,125 x 0,080 po
		1,100 x 0,008 po	Plaque de dessus
		1,000 x 0,008 po	0,620 x 0,093 po Rondelle de secours
		0,900 x 0,010 po	
		0,800 x 0,010 po	
		0,700 x 0,010 po	
		1,125 x 0,093 po	
Orifice de piston: 0,035 po	Profondeur du piston: 0,685 po	Rondelle de dessus	

Œillets serrée à 28 lb-pi. Écrou de piston serré à 22 lb-pi. Serrez l'écrou de l'arbre à 28 lb-pi. Amortisseurs chargé à 250 psi. Loctite vert n° 620 sur des filetage d'œillet de l'amortisseur.

n/p	Description	Compression (Côté piston)	Rebond (Côté piston)
2704-040	Amortisseur de bras arrière	1,600 x 0,008 po	1,425 x 0,012 po
Longueur déployée: 14,48 po Longueur repliée: 10,08 po Course: 4,40 po	Trousse remise à neuf - n/p 2604-880	1,600 x 0,008 po	1,000 x 0,004 po
		1,600 x 0,012 po (anneau)	1,400 x 0,080 po
		1,425 x 0,006 po (centre)	Plaque de dessus
		1,600 x 0,008 po	0,620 x 0,093 po Rondelle de secours
		1,000 x 0,010 po	
		1,600 x 0,010 po	
		1,600 x 0,010 po	
		1,425 x 0,010 po	
		1,300 x 0,008 po	
		1,100 x 0,008 po	
		0,900 x 0,008 po	
		0,800 x 0,004 po	
		1,570 x 0,093 po	
		Rondelle de dessus	
Orifice de piston: 0,055 po	Profondeur du piston: 5,70 po		

Amortisseur chargé à 250 psi. Loctite vert n° 620 sur des filetage d'œillet de l'amortisseur. Œillets serrée à 28 lb-pi. Écrou de piston serré à 22 lb-pi. Serrez l'écrou de l'arbre à 3,9 kg-m (28 lb-pi).

Numéros de pièce d'accessoire d'amortisseur reconstruible

■REMARQUE: Lors de la réfection d'amortisseurs Fox, utilisez uniquement des soupapes et/ou pistons Fox.

AC n/p	Description
2603-499	Soupape: [0,500 OD X 0,252 ID X 0,006 TH]
2603-500	Soupape: [0,600 OD X 0,252 ID X 0,010 TH]
2603-501	Soupape: [0,700 OD X 0,252 ID X 0,010 TH]
3604-171	Soupape: [0,600 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
2603-224	Soupape: [0,620 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
3604-533	Soupape: [0,600 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-731	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
0603-330	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-331	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-332	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-878	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-884	Soupape: [0,700 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-895	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
0603-333	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-334	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-335	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-879	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-885	Soupape: [0,800 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-894	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
0603-336	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-337	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-338	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-880	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-886	Soupape: [0,900 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-893	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
0603-339	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-340	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-341	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-881	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-887	Soupape: [1,000 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-892	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,004 TH]
0603-342	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-343	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-344	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-882	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-888	Soupape: [1,100 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-345	Soupape: [1,250 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-346	Soupape: [1,250 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-347	Soupape: [1,250 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-883	Soupape: [1,250 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-889	Soupape: [1,250 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
0603-348	Soupape: [1,300 OD X 0,377 ID X 0,006 TH]
0603-349	Soupape: [1,300 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
0603-350	Soupape: [1,300 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
0603-891	Soupape: [1,300 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
0603-890	Soupape: [1,300 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
2603-902	Soupape: [0,550 OD X 0,377 ID X 0,020 TH]

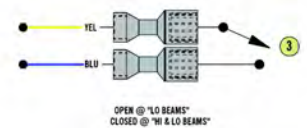
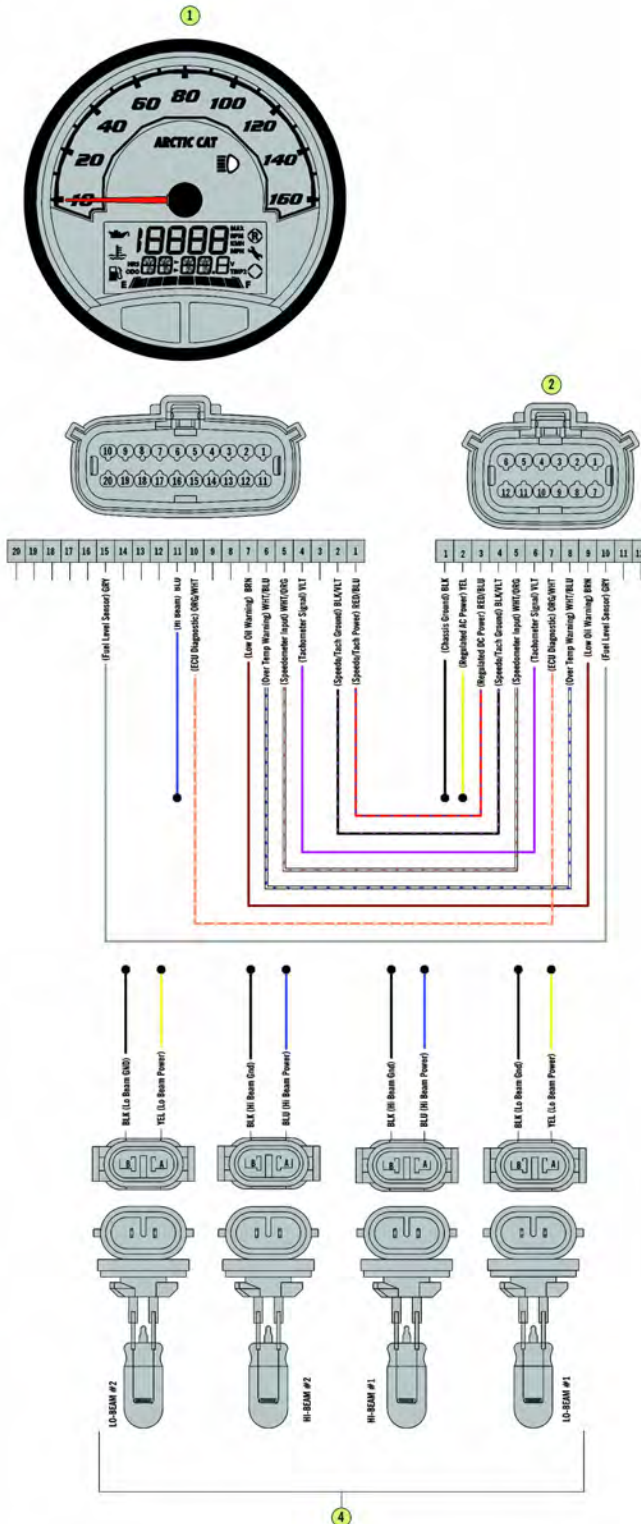
AC n/p	Description
2604-647	Soupape: [1,425 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
2604-632	Soupape: [1,425 OD X 0,377 ID X 0,012 TH]
2604-633	Soupape: [1,425 OD X 0,377 ID X 0,015 TH]
3604-577	Soupape: [1,600 OD X 0,377 ID X 0,008 TH]
2604-631	Soupape: [1,600 OD X 0,377 ID X 0,010 TH]
2604-683	Soupape: [0,650 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
2604-469	Soupape: [0,700 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-470	Soupape: [0,700 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
2604-471	Soupape: [0,750 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
2604-472	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-473	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-474	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-475	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-476	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-477	Soupape: [0,800 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
2604-478	Soupape: [0,950 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-479	Soupape: [0,950 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-480	Soupape: [0,950 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-481	Soupape: [0,950 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-482	Soupape: [0,950 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-483	Soupape: [1,000 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
3604-149	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,004 TH]
2604-484	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-485	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-486	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-487	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-488	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-489	Soupape: [1,100 OD X 0,504 ID X 0,020 TH]
2604-684	Soupape: [1,250 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-685	Soupape: [1,250 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-686	Soupape: [1,250 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-687	Soupape: [1,250 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-688	Soupape: [1,250 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-490	Soupape: [1,350 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-491	Soupape: [1,350 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-492	Soupape: [1,350 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-493	Soupape: [1,350 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-494	Soupape: [1,350 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-495	Soupape: [1,425 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-496	Soupape: [1,425 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-497	Soupape: [1,425 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-498	Soupape: [1,425 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-499	Soupape: [1,425 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]
2604-500	Soupape: [1,600 OD X 0,504 ID X 0,006 TH]
2604-501	Soupape: [1,600 OD X 0,504 ID X 0,008 TH]
2604-502	Soupape: [1,600 OD X 0,504 ID X 0,010 TH]
2604-503	Soupape: [1,600 OD X 0,504 ID X 0,012 TH]
2604-504	Soupape: [1,600 OD X 0,504 ID X 0,015 TH]

■REMARQUE: L'Huile d'amortisseur (n/p 5639-240) pour les amortisseurs de 500 cc est vendue des pièces détachées Arctic Cat.

Diagramme électrique

Harnais de capot (n/p 1686-587) - anglais seulement

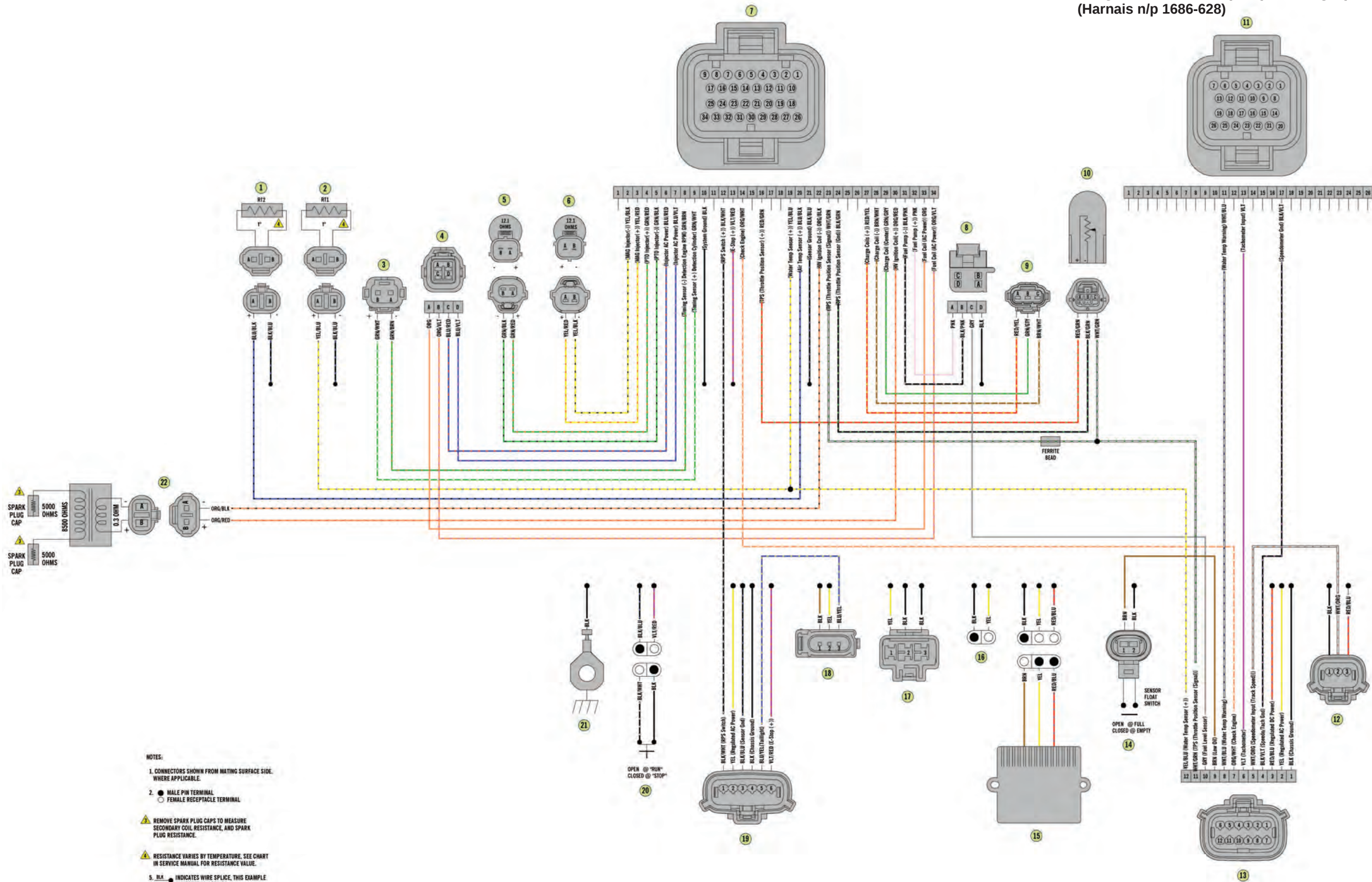
- ① CONNECTOR, SPEEDOMETER
- ② CONNECTOR, MAIN HARNESS
- ③ SWITCH, HEADLIGHT DIMMER
- ④ HEADLIGHTS



- NOTES:
1. CONNECTORS SHOWN FROM MATING SURFACE SIDE, WHERE APPLICABLE.
 2. ...BLK... INDICATES WIRE SPLICE, THIS EXAMPLE INDICATES BLK SPLICE.

Diagramme électrique (Allumage/principale)
(Harnais n/p 1686-628)

- 1 SENSOR, AIR TEMPERATURE
- 2 SENSOR, COOLANT TEMPERATURE
- 3 SENSOR, TIMING
- 4 CONNECTOR, FUEL PUMP INJECTOR COILS
- 5 INJECTOR, PTO
- 6 INJECTOR, MAG
- 7 CONNECTOR, ECU #1
- 8 FUEL PUMP
- 9 CONNECTOR, CHARGE COIL
- 10 SENSOR, THROTTLE POSITION
- 11 CONNECTOR, ECU #2
- 12 CONNECTOR, SPEED SENSOR
- 13 CONNECTOR, HOOD HARNESS
- 14 SENSOR, OIL LEVEL
- 15 REGULATOR, AC
- 16 CONNECTOR, ACCESSORY
- 17 CONNECTOR, MAGNETO
- 18 CONNECTOR, TAILLIGHT
- 19 CONNECTOR, HANDLEBAR HARNESS
- 20 SWITCH, TETHER
- 21 GROUND, CHASSIS
- 22 COIL, HV IGNITION



NOTES:

1. CONNECTORS SHOWN FROM MATING SURFACE SIDE, WHERE APPLICABLE.

2. ● MALE PIN TERMINAL
○ FEMALE RECEPTACLE TERMINAL

⚠ REMOVE SPARK PLUG CAPS TO MEASURE SECONDARY COIL RESISTANCE, AND SPARK PLUG RESISTANCE.

⚠ RESISTANCE VARIES BY TEMPERATURE. SEE CHART IN SERVICE MANUAL FOR RESISTANCE VALUE.

5. BLK ● INDICATES WIRE SPLICE. THIS EXAMPLE INDICATES BLK SPLICE.

REMARQUES

Instructions de préparation

Cette motoneige a été préparée en usine de façon à minimiser le nombre d'articles à monter; il y a toutefois certains articles à monter et certaines inspections à effectuer à la concession ou par le propriétaire/conducteur. Veuillez faire très attention à tous les articles mentionnés sur les pages suivantes. Veuillez à lire ces instructions attentivement avant de commencer à monter la motoneige.

Retrait la motoneige de la caisse/ assemblage le guidon

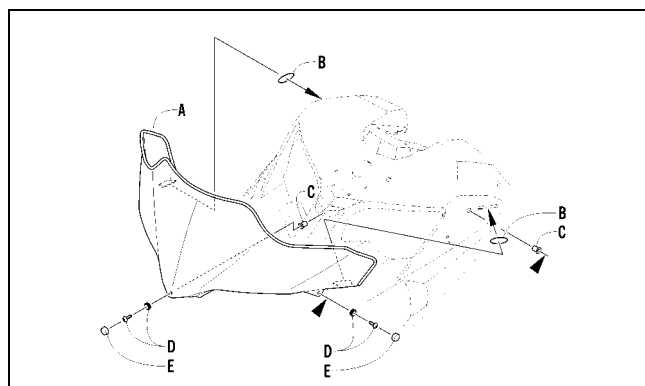
ATTENTION

Des précautions devraient être prises lorsque vous retirez la motoneige de la caisse. Un dommage qui n'est pas couvert par la garantie pourrait se produire.

1. Retirer le haut et les quatre côtés de la caisse. Retirer les skis des côtés de la caisse.
2. Retirer le pare-brise et le nécessaire de petit matériel de montage.
3. Retirer toute la boulonnerie de montage immobilisant la motoneige sur la base de caisse; lever ensuite la motoneige pour la libérer de la base de caisse.
4. Tourner le guidon vers le haut et serrer uniformément et de façon sûre les vis d'assemblage; vérifier ensuite la direction pour obtenir les capacités maximales de virage à droite/à gauche. Installer l'ensemble de coussin de guidon.

■REMARQUE: La valeur recommandée du couple de serrage pour les vis d'assemblage est de 30 lb-pi.

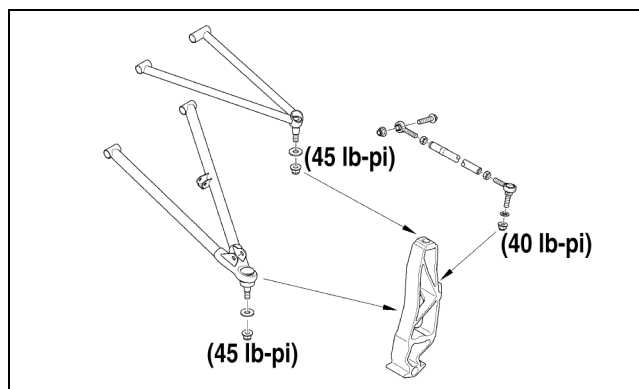
Installation du pare-brise



0745-366

1. Retirez le film protecteur du pare-brise.
2. Positionnez la pare-brise (A) sur le capot en s'assurant que toutes les pattes de pare-brise sont dans les fentes.
3. Ouvrez le capot et posez les joints toriques (B) du pare-brise.
4. Une fois le pare-brise en place, posez les écrous d'expansion (C) dans le capot; puis installez les vis mécaniques (D) et les capuchons de ressort (E).

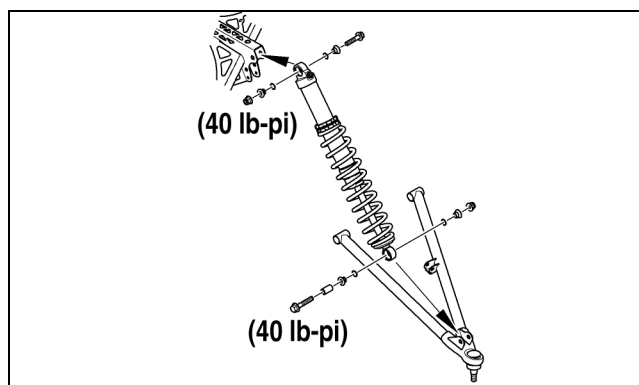
Installation de axe/bras en «A»



743-066B

1. Posez les bras en «A» sur l'arbre et fixez-les au moyen de rondelles et de contre-écrous. Serrez les contre-écrous à 45 lb-pi.
2. Posez la biellette de direction sur l'arbre, comme indiqué sur l'illustration. Posez le contre-écrou et serrez-le à 40 lb-pi.

Installation les amortisseurs avant



744-874A

1. Levez l'avant de la motoneige et placez-le sur un support.
2. Positionnez l'amortisseur supérieur sur le châssis; puis installez la vis à capuchon et l'écrou d'épaulement. Serrez à un couple de 40 lb-pi.
3. Installez l'œillet antichoc inférieur dans le support de montage du bras en «A» inférieur.
4. Poussez la vis à capuchon à travers l'œillet antichoc et la face arrière du support de montage du bras en «A»; posez ensuite l'écrou et serrez-le à un couple de 40 lb-pi.
5. Montez l'amortisseur restant.

Installation des skis

1. Levez l'avant de la motoneige et posez-le sur un support ou inclinez la motoneige sur le côté à l'aide d'un support de guidon.
2. Glissez une rondelle sur la vis à capuchon utilisée pour fixer le ski, puis mettez de la graisse pour tout température sur la partie non filetée de la vis.

3. L'amortisseur en caoutchouc et la plaque d'amortisseur étant posés dans la selle du ski, positionnez le ski sur l'axe d'arbre et posez l'espaceur (et positionnez l'espaceur pour la écartement de ski désirée).

■**REMARQUE:** L'écartement des skis maximum peut être obtenu en plaçant l'entretoise à l'extérieur de la tige; l'écartement des skis minimum peut être obtenu en plaçant l'entretoise à l'intérieur de la tige. L'option coulisse de ressort peut être obtenue en n'installant pas l'entretoise à l'un ou l'autre endroit.

■**REMARQUE:** Les lois locales et les règlements locaux concernant la largeur maximale de l'écartement des skis sur ces motoneiges sont applicables. Conformez-vous toujours aux lois et aux règlements concernant la largeur maximale lorsque vous réglez la écartement des skis.

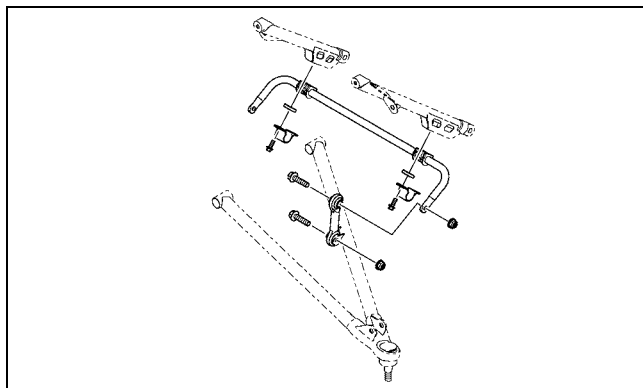
4. Glissez la vis à capuchon avec la rondelle à travers l'extérieur des ensembles de ski et d'arbre.

■**REMARQUE:** Posez la vis à capuchon de façon à ce que le contre-écrou et la rondelle-ressort coulissante soient situés sur le côté intérieur du ski.

5. Posez la rondelle-ressort coulissante.
6. Installez le contre-écrou. Serrez le contre-écrou à 40 à 45 lb-pi.
7. Posez le ressort coulissant sur la rondelle et l'arbre.
8. Montez l'autre ski en suivant les étapes 2 à 7.

Installation de barre stabilisatrice (en option)

■**REMARQUE:** Trousse de montage de barre stabilisatrice (n/p 5639-635).



0744-862

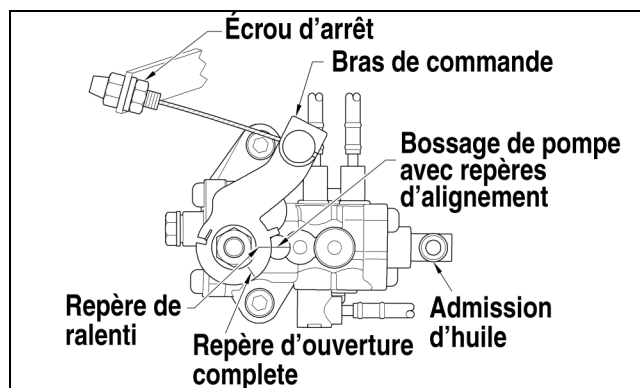
1. Positionnez la barre stabilisatrice (emplacement de montage) sur le châssis.
2. Fixez la barre à l'aide des deux supports de montage, des quatre vis à capuchon et des quatre rondelles.
3. Serrez les vis à capuchon uniformément à 96 lb-po.

■**REMARQUE:** Les rondelles doivent être placées entre le châssis et les supports de montage.

4. Positionnez la biellette de la barre stabilisatrice sur le bras en «A» inférieur et la barre stabilisatrice. Installez les vis à capuchon et les contre-écrous. Serrez les contre-écrous à 20 lb-pi.

Synchronisation de la pompe d'injection d'huile

■**REMARQUE:** Assurez-vous que la marque sur le levier de contrôle est alignée avec la marque d'alignement sur le bossage de la pompe d'injection d'huile en position plein gaz. Si les marques ne sont pas alignées, ajustez la synchronisation en desserrant les contre-écrous du régleur. Tournez les contre-écrous jusqu'à ce qu'ils soient alignés correctement. Serrez les contre-écrous.



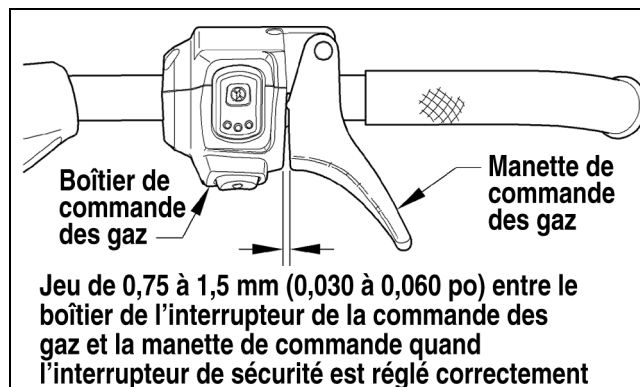
742-331B

■**REMARQUE:** Si le flottement libre du câble de l'accélérateur est incorrect, réglez les contre-écrous de l'accélérateur (au tasseau de corps d'accélérateur) jusqu'à ce que le flottement libre recommandé soit obtenu.

Vérification/réglage du flottement libre du câble de l'accélérateur (Tension)

■**REMARQUE:** En avant de vérification/réglage du flottement libre, assurez-vous que le câble de l'accélérateur est situé correctement dans le logement de contrôle de l'accélérateur.

1. Vérifier l'écartement de flottement libre du câble de l'accélérateur entre le levier de l'accélérateur et le boîtier de l'accélérateur.
2. Sur tous les modèles, il doit y avoir un flottement libre de câble de l'accélérateur de 0,75-1,5 mm (0,030-0,060 po).



741-518B

■**REMARQUE:** Si le flottement libre du câble de l'accélérateur est incorrect, réglez les contre-écrou de câble d'accélérateur (au tasseau de corps d'accélérateur) jusqu'à ce que le flottement libre recommandé soit obtenu.

Système de frein

Vérification du liquide de frein

1. Avec le réservoir étant en position horizontale, vérifier le niveau du liquide. Le niveau du liquide de frein doit se situer juste au-dessous de la marque supérieure.
2. Si le niveau du liquide de frein se situe au-dessous de la marque inférieure, retirer le couvercle du réservoir et ajouter du liquide de frein approuvé par Arctic Cat jusqu'à ce que le liquide atteigne le niveau recommandé. Installer et fixer solidement le couvercle du réservoir. Ne pas laisser l'humidité contaminer le système de freinage. Installer et fixer le couvercle du réservoir. Ne pas laisser l'humidité contaminer le système de frein.

ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. Ne pas renverser du liquide sur n'importe quelle surface de la motoneige.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas trop remplir le réservoir de liquide de frein. En remplissant trop le réservoir, on peut causer un verrouillage hydraulique du système de freinage. N'utiliser qu'un liquide de frein approuvé par Arctic Cat.

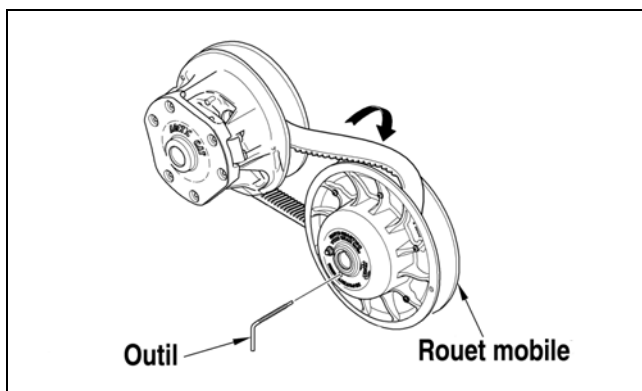
Vérification du fonctionnement du levier de frein

1. Faire un essai de fonctionnement du système de frein hydraulique en comprimant le levier de frein.
2. Le levier de frein doit donner l'impression d'être ferme quand il est comprimé.

Courroie d'entraînement

Installation la courroie

1. Enclenchez le verrou de frein, puis déposez le capot et le panneau d'accès de gauche.
2. En utilisant l'Outil de déflexion de courroie d'entraînement (n/p 0644-424), vissez l'outil dans le sens horaire dans la poulie entraînée, jusqu'à ce que la poulie mobile s'ouvre suffisamment pour poser la courroie d'entraînement.



3. Placez la courroie (de façon à pouvoir lire le numéro de pièce) entre les réas de l'embrayage.

4. Les réas étant complètement séparés, faites passer la courroie sur le rouet fixe.
5. La courroie d'entraînement étant positionnée correctement dans l'embrayage et sur la poulie entraînée, tournez l'outil de courroie dans le sens antihoraire, dégagez le verrou de frein, puis déplacez la courroie longitudinalement pour que les réas de poulie entraînée se ferment complètement.
6. Une fois la courroie mise en place correctement, reposez le capot et le panneau d'accès de gauche.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser la motoneige sans que le carter de courroie soit en place.

Vérification/réglage déflexion

La longueur de la courroie d'entraînement, son état et sa déflexion sont des facteurs très importants pour une performance optimale. Utilisez la procédure suivante pour vérifier et ajuster la déflexion de la courroie d'entraînement.

1. Le moteur étant coupé; déposez le capot et le panneau d'accès de gauche.
2. Assurez-vous que la courroie d'entraînement se trouve à la partie haute des rouets de la poulie entraînée.
3. Placer une règle sur la partie supérieure de la courroie d'entraînement. La règle doit s'étendre de l'embrayage d'entraînement à la partie supérieure de la poulie menée.
4. En utilisant une règle raide centrée entre l'embrayage d'entraînement et la poulie menée, pousser vers le bas sur la courroie d'entraînement juste assez pour enlever tout le mou et noter la valeur de la déflexion. La déflexion doit rester dans l'intervalle de 15,9-22,2 mm (5/8-7/8 po).

■ **REMARQUE:** Il est conseillé d'expérimenter et de tester le montant de déflexion afin d'obtenir les meilleures performances.

■ **REMARQUE:** Poussez vers le bas sur la courroie avec la règle jusqu'au moment où le bas de la courroie s'incurve vers le haut; prenez note ensuite de la longueur de déflexion.

5. Pour corriger la déflexion de la courroie d'entraînement, desserrez le contre-écrou du régulateur de largeur de courroie sur le rouet fixe.
6. À l'aide d'une clé hexagonale coudée, réglez la vis de blocage au besoin.

■ **REMARQUE:** La rotation de la vis de blocage dans le sens horaire augmente la distance entre les réas (augmente la mesure de déflexion de la courroie); la rotation de la vis de blocage dans le sens anti-horaire augmente la distance entre les réas (diminue la mesure de déflexion de la courroie).

Alignement de guidon

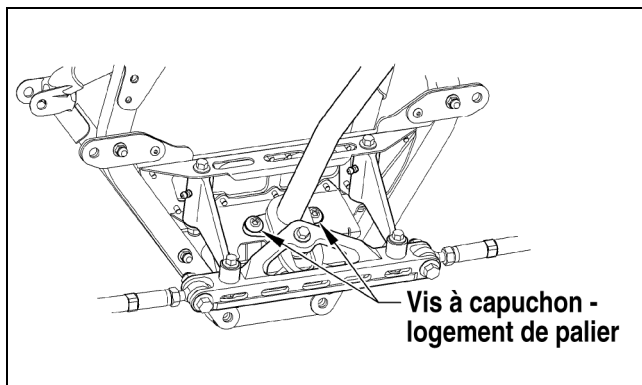
Vérification/réglage

1. Vérifiez que la barre de rappel est centrée.

2. À partir de la position du passager sur la motoneige, vérifiez que le guidon est dirigé droit vers l'avant pour la conduite.

■**REMARQUE:** Si le guidon est dirigé droit vers l'avant, de manière satisfaisante, aucun réglage n'est nécessaire. Sinon, passez à l'étape 3.

3. Desserrez les deux vis à capuchon qui fixent le logement de roulement de la colonne de direction au support de direction.



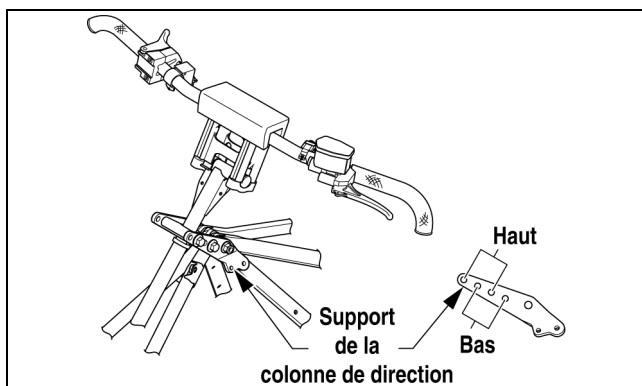
743-092A

4. Pour déplacer le guidon de droite vers l'avant, tapez vers la gauche sur la plaque de montage de la colonne de direction.
5. Pour déplacer le guidon de gauche vers l'avant, tapez vers la droite sur la plaque de montage de la colonne de direction.
6. Vérifiez l'alignement du guidon; serrez ensuite les deux vis à capuchon à un couple de 16 à 18 lb-pi.

Réglage de la hauteur du guidon

Il est possible de mettre la colonne de direction sur l'une de deux positions de montage afin de changer la position du guidon: bas et haut.

Respectez la procédure suivante pour changer la position du guidon:



0743-090

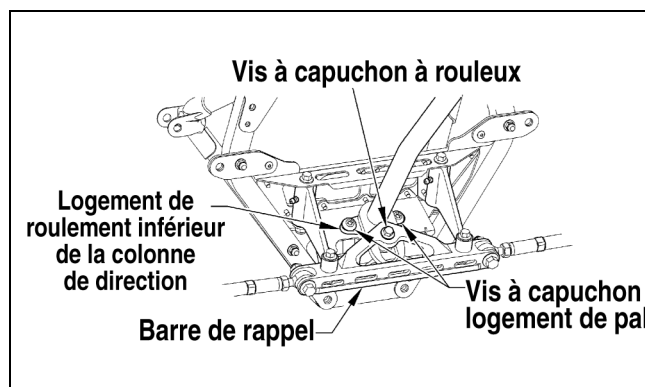
1. Retirez les deux vis à capuchon qui fixent la colonne de direction au support de montage.
2. Mettez le guidon à la position souhaitée, puis posez et serrez les vis à capuchon pour obtenir un bon «ajustage» des roulements sur la colonne de direction.

■**REMARQUE:** C'est le degré de serrage des vis à capuchon sur le bloc de réglage qui détermine le bon «ajustage» des roulements sur la colonne de direction. Vérifiez que l'ajustage n'est ni trop serré ni trop lâche.

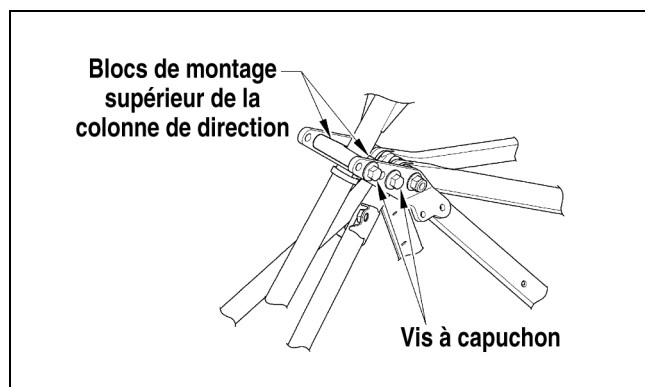
Réglage du rapport de vitesse de direction

■**REMARQUE:** Le logement de roulement inférieur de la colonne de direction n'est pas symétrique; par conséquent, sa rotation de 180° rapproche ou éloigne la colonne de direction de la barre de rappel, ce qui change le rapport de direction. Le rapport de vitesse inférieur (position standard) est obtenu lorsque la colonne de direction est réglée au plus près de la barre de rappel.

1. Déposez le capot, les panneaux d'accès latéraux et l'assemblage du silencieux d'admission d'air.
2. Retirez les deux vis à capuchon du logement de roulement, la vis à capuchon du rouleau et les deux vis à capuchon du bloc de montage supérieur de la colonne de direction.



743-093A



743-094A

3. Faites pivoter la colonne de direction de façon que le bras de direction se dégage de la barre de rappel; levez ensuite légèrement la colonne de direction et tournez le logement de roulement inférieur de 180° à une nouvelle position.
4. Reposez les deux vis à capuchon du logement de roulement, la vis à capuchon du rouleau et les deux vis à capuchon du bloc de montage supérieur de la colonne de direction. Serrez les vis à un couple de 20 lb-pi.
5. Vérifiez l'alignement du guidon (consultez Alignement de guidon dans cette sous-section).

Essence recommandée

ATTENTION

Utiliser un carburant à prémélange 100:1 dans le réservoir d'essence au cours du rodage sinon des dommages peuvent être causés au moteur.

L'essence recommandée pour son emploi dans les motoneiges est de l'essence ordinaire sans plomb ayant un indice d'octane de 87. Dans un grand nombre de régions, des produits oxygénés sont ajoutés à l'essence. Les essences oxygénées contenant jusqu'à 10% d'éthanol sont acceptables.

Lors de l'utilisation d'essence mélangée avec de l'éthanol, il n'est pas nécessaire d'ajouter de l'antigel dans l'essence puisque l'éthanol empêchera l'accumulation d'humidité dans le dispositif d'alimentation.

ATTENTION

Ne pas utiliser de l'essence incolore ni des essences contenant du méthanol. Il ne faut utiliser que des additifs d'essence approuvés par Arctic Cat.

■REMARQUE: Pour obtenir une performance optimale, de ne pas excéder le carburant d'octane 87 recommandé. Utilisant un carburant d'octane plus élevé, n'augmentera pas la performance totale.

Vérifications avant le fonctionnement

1. Vérifier visuellement tous les niveaux de liquide. Ajouter des liquides comme nécessaire.
2. Vérifier visuellement toute la motoneige pour tout élément de fixation desserré. Serrer comme requis.
3. Démarrer et faites tourner le moteur à la température d'utilisation.
4. Vérifier tous les interrupteurs (sécurité, code, feu d'arrêt, feu d'arrêt d'urgence) pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement; puis vérifier visuellement le phare, le feu arrière et le feu stop pour voir si leur éclairage est correct.
5. Faire un essai de fonctionnement des freins. Le levier de frein doit donner l'impression d'être ferme quand le levier est comprimé. Inspecter le niveau du liquide de frein. Le niveau du liquide de frein doit être visible dans le verre indicateur. Ajouter du liquide de frein approuvé par Arctic Cat comme nécessaire.

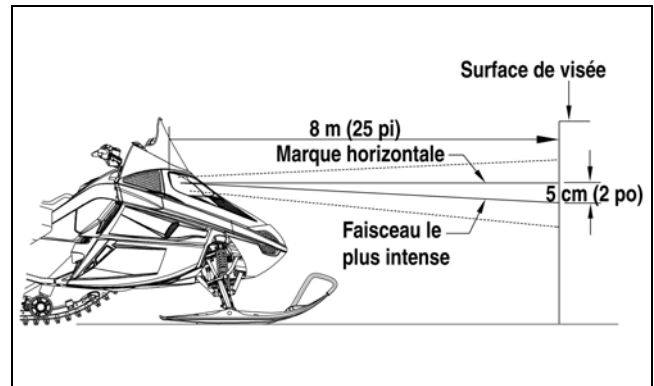
Vérification de la visée du phare

1. Positionner la motoneige sur un sol horizontal de sorte que le phare soit à environ 8 m (25 pi) d'une surface de visée (mur ou surface semblable).

■REMARQUE: La motoneige devrait porter une moyenne de poids de fonctionnement pendant le réglage des faisceaux.

2. Mesurer la distance entre le sol et le milieu du phare.
3. En utilisant la mesure obtenue dans l'étape 2, faire une marque horizontale sur la surface de visée.

4. Faire une marque verticale intersectant la marque horizontale directement en face du phare.
5. Engager le verrou de levier de frein et démarrer le moteur. Placer le commutateur code sur la position de faisceau LONGUE PORTÉE. NE PAS UTILISER LE FAISCEAU CODE.
6. Observer la visée du faisceau du phare. La visée est correcte quand le faisceau le plus intense est centré sur la marque verticale à 5 cm (2 po) au-dessous de la marque horizontale sur la surface de visée.



0743-091

7. Régler les boutons de réglage de phare jusqu'à ce que la visée correcte soit obtenue. Arrêter le moteur; dégager ensuite le verrou de levier de frein.

Tension/alignement de chenille

ATTENTION

La tension de chenille a été initialement réglée à l'usine pour «un essai de mise en route»; il faut, cependant, régler la tension de chenille (et l'alignement de chenille) chez le concessionnaire conformément aux recommandations suivantes.

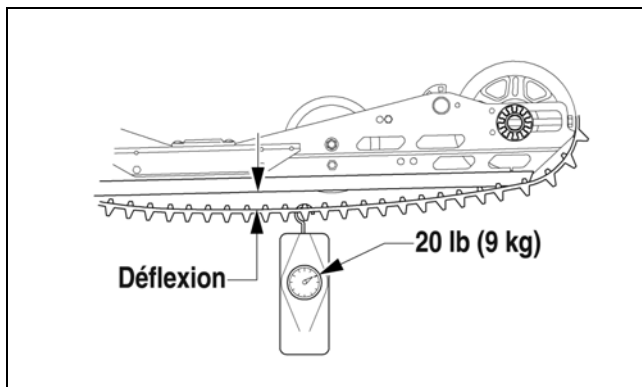
Pour régler la tension de chenille/l'alignement de chenille, utiliser la procédure suivante.

1. Levez la motoneige sur une chandelle de sécurité à une hauteur suffisante pour utiliser une balance à ressort.

⚠ AVERTISSEMENT

Les pointes de ski doivent être positionnées contre un mur ou un objet semblable pour raison de sécurité.

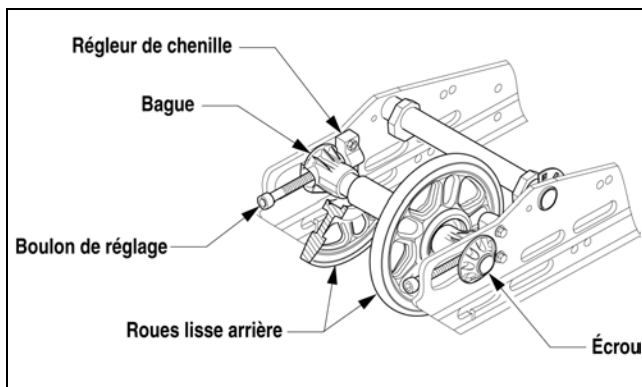
2. Au milieu de la chenille (sur le côté inférieur), accrocher une balance à ressort autour d'une attache de chenille; tirer ensuite vers le bas sur la bascule (9 kg). Mesurer la déflexion (distance) entre le bas de la bande d'usure et la surface intérieure de l'attache de chenille. Comparer les mesures avec le tableau ci-dessous.



0744-068

Type	Tension initiale	Tension après le rodage
FasTrack (chenille à 128 1/2 po) @ 20 lb	35-41 mm (1 3/8-1 5/8 po)	38-44 mm (1 1/2-1 3/4 po)

- En utilisant la Clé à ergots (n/p 0644-558) pour écrou d'essieu de la trousse d'outils, desserrez l'écrou d'essieu arrière droit.



0744-067

■REMARQUE: Desserrez toujours l'écrou d'essieu arrière droit pour régler la tension/l'alignement des chenilles. L'écrou d'essieu arrière gauche est fixé avec du produit Loctite vert n° 609 et il ne doit être ni desserré ni retiré.

- Si la distance entre le bas de la bande d'usure et la surface intérieure de la bride de chenille dépasse les spécifications, serrez les boulons de réglage. Si la distance entre le bas de la bande d'usure et la surface intérieure de la bride de chenille est inférieure à la valeur spécifiée, desserrez les boulons de réglage.
- Une fois la déflexion de chenille correcte obtenue, desserrez l'écrou d'essieu arrière droit juste suffisamment pour pouvoir mettre du produit Loctite bleu n° 243 sur les filets d'essieu; serrez ensuite l'écrou à un couple de 40 à 45 lb-pi.

ATTENTION

Vérifiez que l'écrou d'essieu arrière droit est bien resserré afin d'éviter des dégâts aux composants.

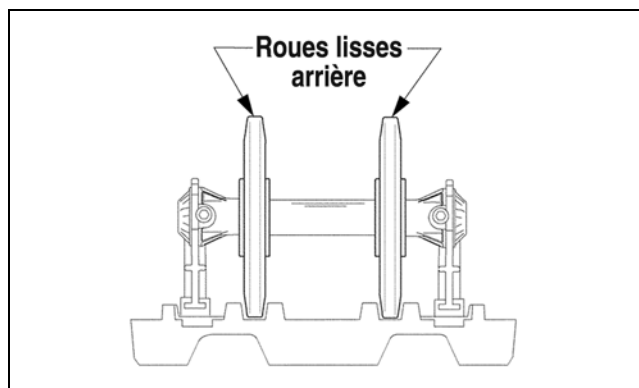
- Démarrer le moteur et accélérer un peu. Utiliser seulement une admission de gaz suffisante pour faire tourner la chenille de plusieurs tours. Arrêter le moteur.

⚠ AVERTISSEMENT

NE VOUS PLACER PAS derrière la motoneige ou près de la chenille lorsqu'elle tourne. NE JAMAIS mettre en marche à grande vitesse la chenille lorsqu'elle est suspendue.

■REMARQUE: Laisser la chenille marcher par inertie jusqu'à un arrêt. Ne pas appliquer le frein parce qu'il pourrait produire une condition d'alignement inexacte.

- Lorsque la chenille s'arrête de tourner, vérifier la relation existant entre les roues intermédiaires arrière et les ergots d'entraînement de chenille intérieure. Si les roues intermédiaires arrière sont centrées entre les ergots d'entraînement de chenille intérieure, aucun réglage n'est nécessaire.



0740-118

- Si les roues intermédiaires ne sont pas centrées entre les ergots d'entraînement de chenille intérieure, régler l'alignement de la chenille.

⚠ AVERTISSEMENT

S'assurer que l'interrupteur d'allumage est dans la position ARRÊT et que la chenille ne tourne pas avant de vérifier ou de régler l'alignement de chenille.

- Desserrez l'écrou d'essieu arrière droit; puis, du côté de la chenille où les talons d'entraînement de chenille intérieurs sont plus proches de la roue lisse arrière, tournez le boulon de réglage dans le sens horaire d'un tour à un tour et demi.
- Vérifier l'alignement de chenille et effectuer les réglages nécessaires jusqu'à ce que l'alignement correct soit obtenu.

■REMARQUE: S'assurer que la tension correcte de chenille est maintenue après avoir réglé l'alignement de chenille.

11. Desserrez l'écrou d'essieu arrière droit juste suffisamment pour pouvoir mettre du produit Loctite bleu n° 243 sur les filets d'essieu; serrez ensuite l'écrou à un couple de 40 à 45 lb-pi.

⚠ AVERTISSEMENT

Si l'écrou d'essieu n'est pas serré correctement, les boulons de réglage risqueraient de se desserrer provoquant l'encliquetage, le déraillement ou le blocage de la chenille.

Alignement des skis

Vérifier

Plage d'ouverture d'extérieur
0,0 - 12,7 mm (0 - 1/2 po)

■ **REMARQUE:** Il faut régler correctement la tension et l'alignement de chenille avant de vérifier ou de régler l'alignement des skis. L'alignement des skis doit être effectué sur une surface plate et horizontale. L'ouverture d'extérieur des skis doit se trouver dans la plage de valeurs spécifiées.

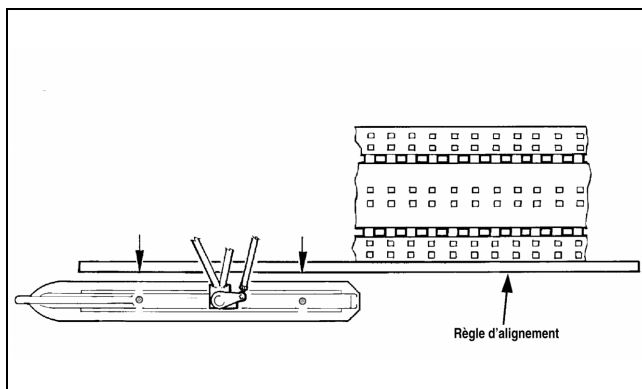
1. Levez l'avant de la motoneige juste assez haut pour que les amortisseurs des skis soient complètement allongés, mais avec les skis reposant encore au sol.
2. Alignez la direction dans le châssis avec la point centre.

■ **REMARQUE:** Il est possible de centrer la direction dans le châssis, en prenant des mesures entre chaque côté de la barre de rappel et un emplacement sur le châssis qui doit être à égale distance de chaque côté de la barre de rappel.

3. En utilisant une courroie de maintien très légère (sandow) entre les poignées de ski, appliquez une force très légère d'environ 2 à 4 lb en rapprochant les skis juste assez pour éliminer le jeu.

■ **REMARQUE:** Il faut régler correctement la tension et l'alignement de chenille avant de placer la règle plate contre le bord extérieur de la chenille.

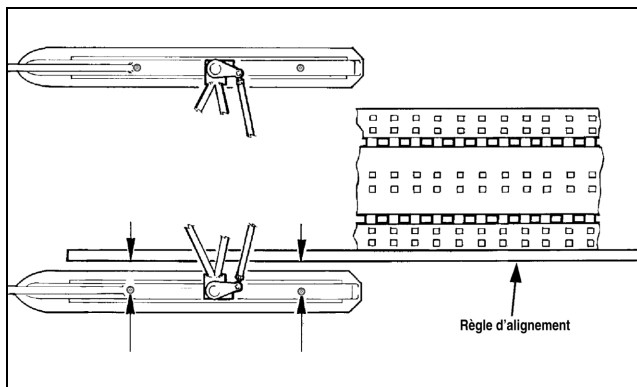
4. Placer une longue règle plate contre le bord extérieur de la chenille de sorte qu'elle soit près du bord intérieur du ski de gauche.



729-887C

■ **REMARQUE:** La règle plate doit être suffisamment longue pour s'étendre de l'arrière de la chenille à l'avant du ski.

5. Mesurer la distance entre la règle plate et les boulons de la barre d'usure du ski de gauche à deux endroits: à environ 35,5-38,1 cm (14-15 po) devant la broche et à 35,5-38,1 cm (14-15 po) derrière la broche. Enregistrer les mesures prises pour le côté gauche.



729-887A

6. Placer la règle plate contre le côté extérieur de la chenille de sorte qu'elle soit près du bord intérieur du ski de droite.
7. Mesurer la distance entre la règle et les boulons de barre d'usure du ski de droite: 35,5-38,1 cm (14-15 po) devant la broche et 35,5-38,1 cm (14-15 po) derrière la broche. Enregistrer les mesures prises pour le côté droit.

⚠ AVERTISSEMENT

Les mesures prises entre les boulons de barre d'usure à l'avant et à l'arrière et la règle peuvent être égales (ski parallèle avec la chenille), mais la mesure à l'avant ne doit jamais être inférieure (ski déplacé vers l'intérieur) sinon on sentira un maniement médiocre. La mesure de la distance entre le boulon de barre d'usure à l'avant et la règle ne doit pas dépasser la mesure entre le boulon de barre d'usure à l'arrière et la règle (ski déplacé vers l'extérieur) de plus de 12,7 mm (1/2 po).

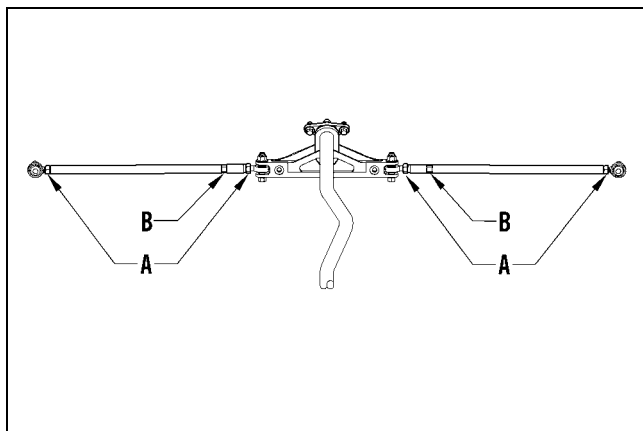
8. Si l'alignement des skis n'est pas spécifié régler l'alignement du (des) ski(s) non parallèle(s) à la règle.

Réglage

■ **REMARQUE:** La procédure suivante peut être utilisée pour régler l'alignement de l'un ou l'autre ski.

1. Débloquez la biellette de direction en desserrant les contre-écrous (A).

■ **REMARQUE:** Les contre-écrous intérieurs ont des filets à gauche. Attention de les tourner dans le sens correct.



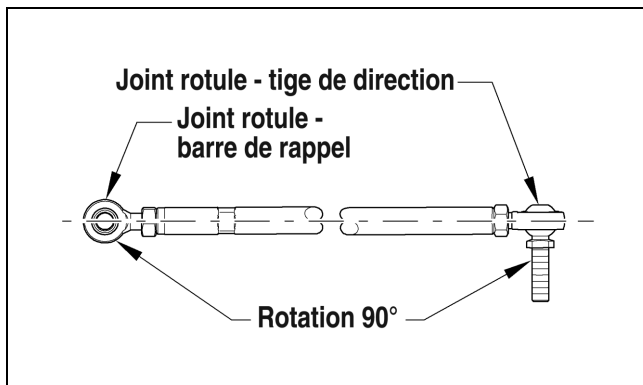
0743-086

2. Réglez l'alignement des skis en tournant la tringlerie à l'aide d'une clef, au point hexagonal (B).
3. Lorsque l'alignement des skis est correct, mettez du produit Loctite bleu n° 243 sur la partie filetée des contre-écrous et serrez-les à un couple de 12 à 15 lb-pi. Serrez les deux contre-écrous contre la tringlerie.

⚠ AVERTISSEMENT

En négligeant de verrouiller la barre d'accouplement en serrant les écrous d'arrêt, on peut causer la perte de commande de la motoneige et des blessures.

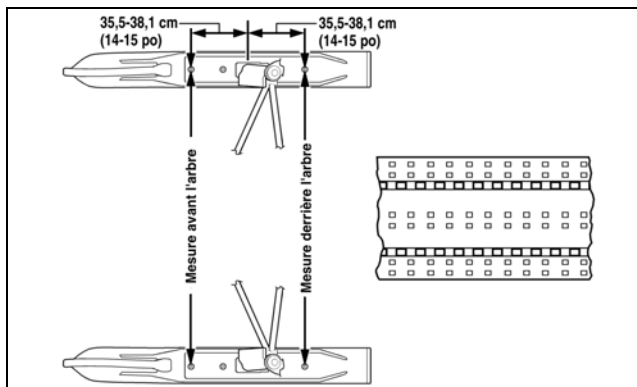
■ **REMARQUE:** Pour permettre une rotation égale des joints à rotule de l'articulation de barre d'accouplement, serrez les contre-écrous de la tringlerie lorsque ses extrémités sont à 90° l'une de l'autre.



0743-088

Vérification

1. Avec le guidon étant dans la position droite en avant, vérifier l'alignement des skis en effectuant des mesures transversales entre le bord extérieur des boulons de barre d'usure du côté gauche et le bord extérieur des boulons de barre d'usure de droite (sans utiliser la règle) à deux endroits: à environ 35,5-38,1 cm (14-15 po) devant la broche et à 35,5-38,1 cm (14-15 po) derrière la broche.



734-408A

2. La mesure prise entre l'avant de l'arbre et le bord extérieur du ski (sans utiliser de règle d'alignement) ne doit pas dépasser la mesure prise à l'arrière de plus de 0 à 1/2 po d'ouverture d'extérieur.

■ **REMARQUE:** Certaines conditions d'utilisation peuvent nécessiter une ouverture d'extérieur supérieure à celle recommandée; toutefois, une ouverture d'extérieur accrue cause une résistance supérieure.

⚠ AVERTISSEMENT

La mesure prise devant la broche ne doit jamais être inférieure à la mesure prise derrière la broche sinon on sentira un maniement médiocre. En négligeant de verrouiller la barre d'accouplement en serrant les écrous d'arrêt, on peut causer la perte de commande de la motoneige et des blessures.

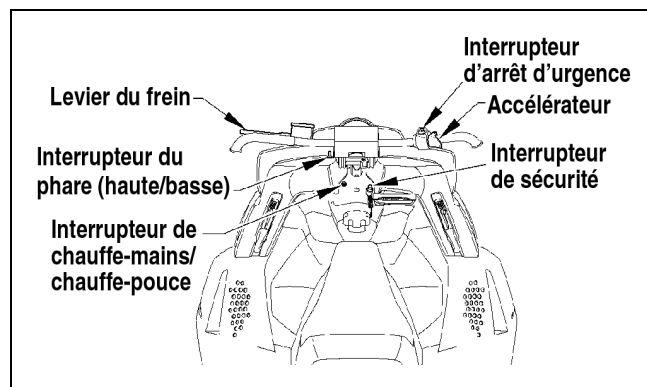
Promenade

Faire une promenade d'essai de la motoneige pendant 5 à 10 minutes. Au cours de cette promenade d'essai et après elle, faire ce qui suit:

1. Polir les plaquettes de frein en conduisant lentement la motoneige et en comprimant le levier de frein d'une manière répétée jusqu'à ce que les plaquettes commencent à s'échauffer; leur permettre ensuite de se refroidir. Ce processus stabilise le matériau de plaquette et prolonge la durée de vie des plaquettes.
2. Laisser le moteur se refroidir; vérifier ensuite visuellement le niveau du réfrigérant. Ajouter du réfrigérant comme nécessaire.
3. Revérifier l'alignement et la tension de chenille.
4. Vérifier le compartiment du moteur et le dessous de la motoneige pour toute indication de fuite de liquide (essence, réfrigérant).

Information générale

Emplacement des commandes



0744-861

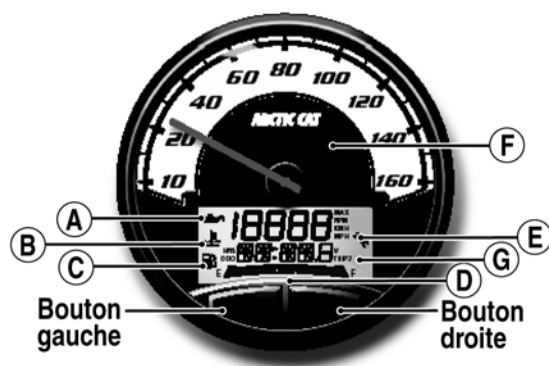
Rodage du moteur

Le moteur Arctic Cat (neuf ou reconditionné) requiert une courte période de rodage avant d'être utilisé à pleine capacité.

En cours de rodage, maintenez une poussée maximale des gaz à 1/2. Toutefois, nous vous recommandons de soumettre le moteur à quelques variations de régime et d'accélération vigoureuses de courte durée.

Compteur de vitesse/tachymètre

Cette modèle sont équipés avec un jauge régulier (ensemble capteur de vitesse/tachymètre). Les icônes d'indicateur sont incorporés dans le compteur de vitesse/tachymètre. Également incorporé à le compteur de vitesse/tachymètre est un écran à lecture numérique.



FZ003C

- A. Pression d'huile/Huile à bas niveau
- B. Température du réfrigérant
- C. Essence à bas niveau
- D. Niveau d'essence
- E. Entretien
- F. Feu de route
- G. N'est besoin

Codes diagnostique

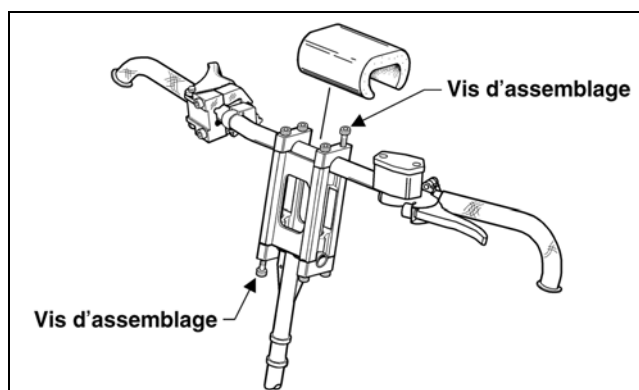
Code	ANOMALIE
2	Panne dans les injecteur(s).
4	Circuit ouvert ou court dans le détecteur de pression barométrique.
5	Circuit ouvert ou court dans le détecteur de température d'air.
6	Circuit ouvert ou court dans le détecteur de température d'eau.
7	Circuit ouvert ou court dans le détecteur de position de l'accélérateur.
12	Panne dans les bobines.

■ **REMARQUE:** Si la température du réfrigérant est à 80 °C (176 °F) ou supérieure, un avertissement apparaît (l'icône clignote). Si la température du réfrigérant est à 93 °C (200 °F) ou supérieure, l'icône cesse de clignoter et reste allumée constamment. Dans ce cas, le conducteur doit prendre des précautions telles que choisir un sol à neige plus molle et/ou vérifier le niveau du réfrigérant.

Inclinaison du guidon

Le guidon peut être réglé à la position la plus confortable pour le conducteur. Aux fins de réglage, suivez les étapes ci-après:

1. Desserrez les 8 vis d'assemblage retenant les capuchons du guidon et bloquez la colonne de direction.



735-501A

2. Déplacez le guidon selon l'angle désiré de l'utilisateur, serrez les contre-écrous et vis d'assemblage de façon uniforme 30 lb-pi, et vérifiez les capacités de virage maximal à droite et à gauche.

■ **REMARQUE:** Ne réglez pas le guidon à une position qui place le liquide de frein en dessous du repère inférieur, d'un côté ou de l'autre du maître-cylindre.

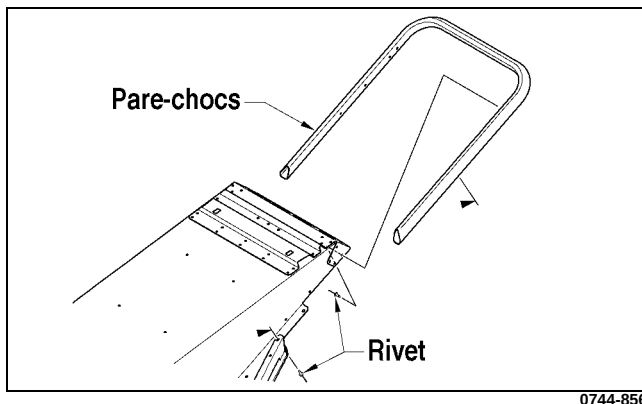
⚠ AVERTISSEMENT

Serrez les vis d'assemblage conformément aux spécifications, afin d'éviter la chute imprévue du guidon durant le déplacement sur un terrain accidenté. NE décalez PAS le guidon pour ne pas modifier les capacités de direction et ne pas affecter les commandes des gaz et des freins.

Pare-chocs arrière

Pour déposer/reposer un pare-chocs arrière, procédez comme suit.

1. À partir de l'intérieur du tunnel, enlevez, à l'aide d'une perceuse, les 14 rivets qui fixent le pare-chocs arrière des deux côtés du tunnel.



0744-856

2. Retirez le pare-chocs existant et posez le neuf en alignant ses trous sur ceux des supports; puis posez des rivets pour fixer le pare-chocs arrière des deux côtés du tunnel.

Système d'échappement

Le système d'échappement est conçu pour réduire le bruit et pour améliorer la performance totale du moteur. Le retrait de toute composante du système d'échappement causera de sérieux dommages au moteur.

Silencieux d'admission d'air

Un silencieux d'admission d'air spécialement conçu est utilisé avec les obturateurs. Le but du silencieux est de rendre silencieux l'admission d'air frais. Vu que le système d'admission est calibré avec le silencieux d'admission d'air en place, le moteur ne doit jamais roulé sans le silencieux. La performance ne sera pas améliorée si le silencieux d'admission d'air est enlevé. En contraste, des dommages sévères au moteur surviendront.

ATTENTION

Cette motoneige ne sont pas conçues pour être opérées dans des conditions poussiéreuses. Opérer la motoneige dans des conditions poussiéreuses causera des dommages sévères au moteur.

Système de refroidissement par liquide

Le système en entier et le niveau du liquide devraient être inspectés quotidiennement afin de prévenir les fuites et les dommages. Le niveau du réfrigérant devrait également être vérifié quotidiennement. Si vous décelez des fuites ou des dommages, et le opérateur ne se sent pas compétent pour entretien le système de refroidissement, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.

Lors du remplissage du système de refroidissement, utilisez un mélange réfrigérant/eau adapté aux conditions météorologiques les plus froides prévues dans votre région, en conformité avec les recommandations du fabricant de réfrigérant. Pendant le remplissage du système de refroidissement, il est possible que des poches d'air se forment; il est donc recommandé de remplir le réservoir, de faire fonctionner le moteur pendant cinq à dix minutes après le remplissage initial (jusqu'à l'ouverture du thermostat), puis d'ajouter du réfrigérant si nécessaire. Remplissez le réservoir de réfrigérant et faites faire à la motoneige un parcours d'essai. Laissez le moteur refroidir puis revérifiez le niveau du réfrigérant et ajoutez-en si nécessaire.

■ **REMARQUE:** Utilisez un antigel de type automobile, à base de glycol de bonne qualité.

ATTENTION

Suite aux 5-10 minutes de fonctionnement initial du moteur, arrêtez le moteur, permettez-en le refroidissement, et vérifiez le niveau de réfrigérant. Ajoutez au besoin.

Courroie d'entraînement

Pour obtenir une durée de vie maximum de la courroie d'entraînement, rodez-la avant de la soumettre à un effort important tel que le fonctionnement à pleins gaz ou un parcours en montée.

Si cette opération n'est pas effectuée, une courroie d'entraînement neuve risque d'être détruite en moins de 80,5 km (50 mi).

Pour augmenter la durée de vie d'une courroie d'entraînement, la courroie doit être réchauffée avant d'être soumise à une utilisation, quelle qu'elle soit. Par temps froid (-17,8 °C [0 °F] ou moins), le moteur doit fonctionner au ralenti, pendant 8 à 10 minutes pour que la chaleur du compartiment moteur assouplisse la courroie d'entraînement. Cette opération permet non seulement de prolonger la durée de vie de la courroie, mais aussi d'éviter des dégâts du moteur en raison du froid.

⚠ AVERTISSEMENT

Pendant ce temps-là, l'opérateur ne doit pas laisser la motoneige sans surveillance.

Chaque opérateur doit avoir reçu comme instruction de conduire la motoneige pendant plusieurs minutes, au ralenti, afin de réchauffer la courroie, avant de faire fonctionner le moteur à pleins gaz.

Poulies motrice et menée

Les poulies motrice et menée ne nécessitent pas de lubrification; par conséquent, aucun entretien spécifique n'est requis par le propriétaire. Cependant, les poulies motrice et menée devraient être démontées, nettoyées et révisées avant chaque course.

Lorsque vous conduisez votre motoneige à altitudes élevées, il peut être nécessaire de changer certaines composantes de la poulie motrice. Si le opérateur ne se sent pas compétent pour changer des composants d'embrayage, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.

Alignement des poulies

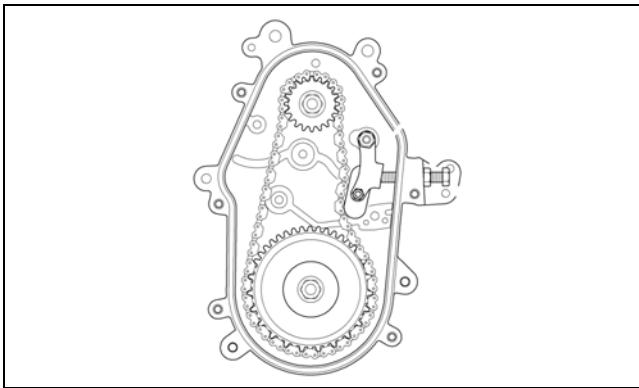
Le parallélisme et le désaxage entre la poulie motrice et la poulie menée sont réglés à l'usine. Normalement, aucun réglage n'est requis lorsque les poulies n'ont pas été démontées ou enlevées. Toutefois, si la courroie d'embrayage subit une défaillance ou lorsqu'elle se désengage, il faut vérifier l'alignement des poulies. Si le opérateur ne se sent pas compétent pour aligner la poulie motrice/poulie menée, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.

Tension de la chaîne d'entraînement

■ **REMARQUE:** Le dispositif tendeur de chaîne est équipé d'un tampon d'usure réversible qui peut être retourné quand la première face est usée.

La chaîne d'entraînement doit être adéquatement tendue afin d'éviter un encliquetage irrégulier et l'usure prématurée des pignons de chaîne. Au bout des premiers 8 km (5 mi) (et avant chaque course), le tendeur de chaîne doit être réglé. Arctic Cat recommande que le degré d'usure soit évalué sur la chaîne, les pignons et le tensionneur, ainsi que leur alignement et réglage soient faits à après chaque course, 100 milles, ou lorsqu'un problème relié à la chaîne est soupçonné. Si le opérateur ne se sent pas compétent pour entretien la courroie d'entraînement, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service. Pour régler le tensionneur de chaîne manuel, suivez les étapes ci-après:

1. Desserrez le contre-écrou sur le boulon de réglage du tensionneur.
2. Resserrez avec vos doigts le boulon de réglage.



0744-070

■ **REMARQUE:** Si le boulon de réglage ne tourne pas avec vos doigts (à cause de filets sales), utilisez une clé pour desserrer le boulon; puis, à l'aide des doigts, réglez le boulon. Lorsque le boulon devient difficile à tourner avec vos doigts, la tension de la chaîne est correctement établie.

3. Maintenez le réglage en calant le contre-écrou contre le carter de chaîne.

Système EFI

Introduction

Le système d'injection électronique Arctic Cat fonctionne sur une série de bobines se trouvant dans le stator et ce système comprend les composants suivants.

1. Une unité de commande électronique (MCE) interprète les signaux de capteurs (température d'air, température de réfrigérant, position de l'accélérateur, calage de l'allumage, pression barométrique) afin de fournir le mélange de carburant et l'avance à l'allumage corrects pour optimiser le fonctionnement du moteur.
2. Les bobines de charge (1 et 2) montées sur le stator fournissent la tension alternative à la MCE d'où la tension c.a. est transformée au tension c.c.
3. Une bobine montée sur le stator alimente la pompe à carburant à haut rendement. À la vitesse de démarrage, cette pompe fournit assez de carburant pour charger la rampe d'injection.

4. Une bobine d'injecteur montée sur le stator fournit la tension c.c. permettant aux injecteurs de fonctionner via la MCE.
5. Une bobine d'éclairage, également montée sur le stator, fournit l'alimentation au régulateur de tension pour opérer des accessoires et au système d'éclairage.

Avantages du système EFI

1. Compensation de température et altitude automatique.
2. Réponse optimale de l'accélérateur par injection sous haute pression.
3. Démarrage rapide quelles que soient les conditions.
4. Consommation de carburant réduite et kilométrage maximum quelles que soient les conditions.
5. Régime moteur plus stable quelles que soient les conditions.

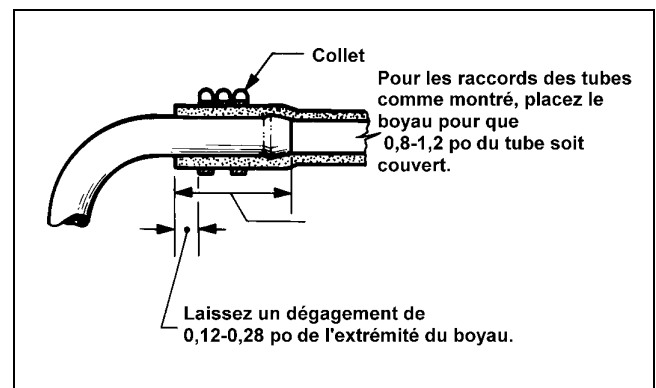
Précautions

⚠ Avertissement

Lors du travail sur le système d'alimentation, si un tuyau de carburant doit être débranché d'un composant quelconque, relâcher lentement la pression de ce tuyau dans un chiffon absorbant avant de le débrancher.

⚠ Avertissement

Toujours bien serrer les colliers de tuyau.



729-325C

ATTENTION

Toujours utiliser des bougies à résistance et des protecteurs de bougie. Les composants sans résistance empêcheraient le bon fonctionnement de la MCE.

Moteur noyé

En cas de noyade du moteur, serrer et verrouiller le frein, serrer l'accélérateur à fond et tirer le cordon lanceur jusqu'à ce que le moteur démarre et se purge. Relâcher le verrou de frein.

Système de carburant

Le carburant est tout d'abord amené à la pompe à carburant électrique par deux vannes et tuyaux d'aspiration. Il est ensuite acheminé à la rampe d'injection par un tuyau à haute pression.

Le pression de carburant est maintient dans la rampe d'injection par le régulateur de carburant. Lorsque la pression du carburant est maintenue à une valeur constante, la MCE évalue les informations qu'elle reçoit des capteurs électriques et ouvre les injecteurs pour des durées précises (largeurs d'impulsion) afin de répondre aux besoins du moteur.

■**REMARQUE:** La totalité du système d'injection électronique dépend du bon fonctionnement de toutes les bobines montées sur le stator.

MCE



IO038A

■**REMARQUE:** La module de commande électronique (MCE) est codée par une lettre. Quand le remplacement de la MCE s'impose, le numéro de code de la MCE de remplacement doit correspondre à la lettre de code de la MCE remplacée.

La MCE est le cerveau du système d'injection électronique. Elle utilise les signaux de capteurs pour déterminer le rapport air/carburant correct pour le moteur en fonction de l'altitude et de la température.

En cas de défaillance de l'un des capteurs pendant que le moteur tourne, la MCE détecte un problème et passe en mode de «calage de sécurité». Ceci cause une richesse excessive du mélange affectant considérablement les performances. Toutefois, le moteur est protégé contre un mélange trop appauvri et des dommages éventuels.

La MCE est équipée d'un système autodiagnostique utilisant l'icône de service dans le compteur de vitesse/tachymètre et reste illuminé en cas de problème avec un capteur quelconque. Par l'icône de code illuminé sur l'écran à lecture et en appliquant-la au tableau de Codes de diagnostic de MCE, le technicien peut localiser le capteur défectueux.

■**REMARQUE:** La MCE ne peut être révisé.

Si la MCE ne reçoit pas de courant de l'une des bobines du stator, le circuit correspondant est inopérant. Les bobines sur le stator sont les bobines de charge opérant les injecteurs, la bobine de pompe à carburant opérant la pompe de carburant, et les bobine d'éclairage/le système d'éclairage.

Capteur de température d'air

Ce capteur mesure la température de l'air arrivant dans le silencieux d'air et le moteur. La MCE envoie un courant électrique à ce capteur qui laisse passer une quantité de ce courant (proportionnelle à la température) à la masse. La MCE mesure la quantité de courant que le capteur transmet à la masse. À partir de ce résultat, la MCE détermine la température de l'air et calcule le rapport du mélange air/carburant. Ce capteur est extrêmement sensible aux changements de température. La résistance diminue à mesure que la température augmente.

Capteur de température de réfrigérant

Ce capteur est extrêmement sensible aux changements de température. La MCE mesure la quantité de courant que le capteur transmet à la masse. À partir de ce résultat, la MCE peut déterminer la température du réfrigérant et calculer le rapport correct de mélange air/carburant.

■**REMARQUE:** Si la température du réfrigérant s'élève au-dessus de 80 °C (176 °F), le capteur de température commence à enrichir le mélange air/carburant. Le voyant de vérification moteur clignotera alors en permanence. Une fois que la température du réfrigérant atteint 93 °C (200 °F), le capteur de température ce qui signale à la MCE de passer en mode riche pour protéger le moteur des surchauffes. Le voyant de vérification moteur clignotera alors en permanence.

Capteur de position de l'accélérateur

Ce capteur placé à l'extrémité de l'axe de l'accélérateur, est un potentiomètre (essentiellement un résistor). Ce capteur convertit la position de l'accélérateur en une tension transmise à la MCE. En outre, il détecte les vitesses d'ouverture et de fermeture de l'accélérateur et convertit ces mouvements en changements de tensions, qu'il transmet à la MCE.

■**REMARQUE:** Le signal provenant du capteur de position de l'accélérateur est une des sources d'information principales de la MCE pour le calcul du rapport air/carburant.

Capteur de calage d'allumage

Ce capteur est situé dans le carter de magnéto à côté de le volant moteur. Le lanceur à rappel et le volant doivent être retirés pour avoir accès au capteur. Il est actionné par un petit disque monté avec précision sur le flasque du volant moteur. Chaque fois que le disque passe devant le capteur pendant la rotation, un signal est envoyé à la MCE. À partir de ce signal, la MCE détermine l'avance à l'allumage, la durée d'injection et le régime.

Capteur de pression barométrique

Ce capteur se trouve dans la MCE, dont il fait partie intégrante. Sa fonction est de détecter la pression barométrique. À partir de cette information, la MCE détermine le rapport de mélange air/carburant correct.

■**REMARQUE:** Ce capteur n'est pas remplaçable. En cas de défaillance, la MCE doit être remplacée.

Injecteurs de carburant

Les injecteurs de carburant se trouvent en haut de chaque accélérateurs.

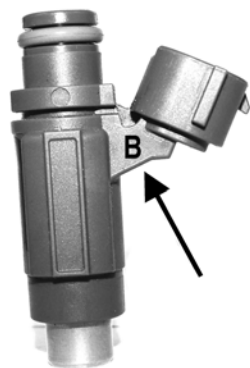
Un injecteur est une vanne d'injection électromagnétique commandée par un signal de la MCE. L'injecteur utilise une bobine hautement résistante à la pression. La MCE détermine le moment et la durée de l'injection, en fonction des signaux reçus des cinq capteurs.

Lorsque la tension parvient à l'injecteur, elle excite la bobine et ouvre la vanne à pointeau, ce qui injecte le carburant. La pression de carburant (différence de pression entre le tuyau de carburant et le collecteur) étant maintenue à un niveau constant, la quantité de carburant injectée est déterminée par la durée d'ouverture de la vanne.

Les injecteurs sont codés par des lettres (A-B-C). Lorsqu'un injecteur doit être remplacé, il est impératif d'utiliser un injecteur portant la même lettre.

ATTENTION

Ne remplacez pas un injecteur avec un autre de lettre différente. Cela pourrait causer des dégâts sévères au moteur.



10031A

Régulateur de pression de carburant

Le régulateur de pression de carburant est situé dans l'ensemble de pompe à carburant. Ce régulateur maintient la pression du carburant à un niveau constant de spécification recommandée.

Circuit de la pompe de carburant

La pompe à carburant et son circuit sont alimentés en électricité par la bobine de pompe montée sur le stator.

Pour que le circuit fonctionne correctement, cinq composants doivent être fonctionnés correctement. Vérifier les composants ci-dessous avant de supposer que l'ensemble de pompe à carburant est défectueux.

- A. Bobine de pompe à carburant – voir la procédure de test de bobine.
- B. Le contacteur d'arrêt d'urgence et le commutateur d'allumage doivent être en position ON.
- C. Pompe à carburant – voir la procédure de test de pompe.
- D. Faisceau de câblage et connecteurs – nettoyer les connecteurs et tester le faisceau.
- E. MCE.

Amortisseurs

Une inspection visuelle des amortisseurs doit être faite à chaque semaine. Si vous notez une perte de liquide, des fissures ou bris dans le bas du carter ou que le bras plongeur est plié, l'amortisseur doit être remplacé. Si l'opérateur ne se sent pas compétent pour entretien ou remplacement des amortisseurs, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.

Crampons

■ **REMARQUE:** La chenille de cette motoneige n'est pas équipée de crampons. Pour plus de renseignements, consultez le Guide de référence du POGA actuel.

La décision de poser des crampons ne doit être prise qu'après avoir revu la réglementation de l'International Snowmobile Racing, Inc. relative au type de courses auxquelles vous participez. Arctic Cat propose une variété de crampons en vente chez le concessionnaire de motoneiges agréé Arctic Cat.

Remorquage

Si cette motoneige doit être tirée par une autre motoneige, n'utilisez pas les boucles de skis. La corde de remorquage doit être attachée aux mandrins.

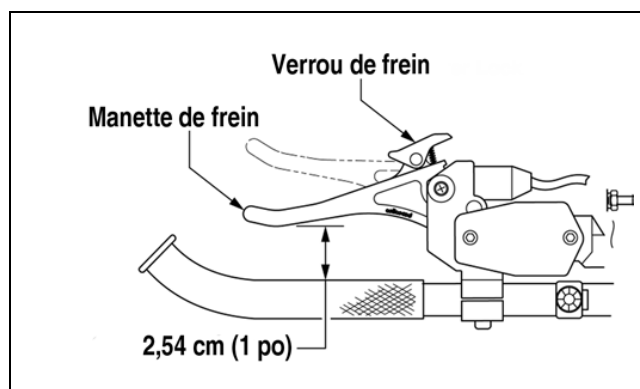
Instructions pour la mise en marche

Démarrage et arrêt du moteur

Il est primordial que le système de frein soit vérifié pour l'usure et la bonne opération et que toutes les vérifications de sécurité trouvées dans le livret de la Sécurité en motoneige soit effectuées avant de démarrer le moteur.

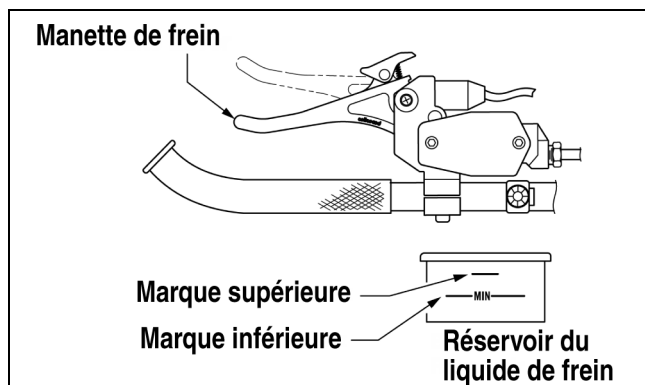
Au démarrage du moteur, vérifiez le bon fonctionnement du phare (faisceau haut et bas) et du feu arrière/d'arrêt. Assurez-vous de la propreté des feux afin d'obtenir le maximum d'éclairage. Le phare et le feu arrière doivent être propres et allumés lorsque le moteur roule.

1. Testez l'opération du système de frein en comprimant le levier de frein. Le levier de frein doit être ferme lorsque comprimé; ensuite en tenant le levier de frein dans la position comprimé, mesurez la distance entre le levier de frein et le guidon. La distance doit être plus grande que 2,54 cm (1 po).



740-159B

2. Vérifiez le niveau du liquide à frein dans le réservoir. Le niveau du liquide doit être juste au-dessous du repère supérieur sur le réservoir du cylindre principal. Ajoutez le liquide à frein approuvé par Arctic Cat au besoin.



⚠ AVERTISSEMENT

Ne démarrez pas le moteur si le système de freinage ne fonctionne pas correctement (si le levier semble mou, si la manette de frein peut se presser jusqu'à moins de 1 po du guidon, ou si le niveau de liquide de frein est incorrect). Faites une mise au point du système de freinage ou faites faire les réparations avant d'utiliser la motoneige. De graves blessures et même la mort peuvent survenir si le système de freinage ne fonctionne pas correctement.

3. Vérifiez le bon fonctionnement de l'accélérateur en la serrant et la relâchant complètement à plusieurs reprises. Elle DOIT retourner à la position de ralenti rapidement et complètement.

ATTENTION

Avant de démarrer le moteur, il faut toujours vérifier le niveau de réfrigérant.

4. Déplacez le commutateur d'urgence en position RUN.
5. Assurez-vous que le capuchon d'interrupteur à sangle coupe-contact est bien fixé à l'interrupteur.
6. Tirez le lanceur à rappel jusqu'à ce que vous sentiez une résistance; ensuite, tirez vigoureusement. Répétez jusqu'au démarrage du moteur.

ATTENTION

Afin de ne pas endommager le démarreur à rappel, NE TIREZ PAS au maximum le câble et ne relâchez pas la poignée lorsqu'il est complètement tendu. Le lanceur à rappel doit revenir lentement à sa position initiale.

7. Une fois le moteur démarré, permettez-en le réchauffement. Laissez le moteur roulé au ralenti pendant quelques minutes jusqu'à ce qu'il ait atteint une température normale de fonctionnement. Ne le laissez pas rouler au ralenti pendant une période excessivement longue.

ATTENTION

Le moteur doit être suffisamment réchauffé avant de l'utiliser à pleine capacité. Le moteur doit rouler au ralenti pendant environ 1 à 2 minutes avant d'ouvrir les gaz à plus de la moitié. La période de réchauffement sera prolongée dans des froids extrêmes. La garantie ne couvre pas les dommages causés par un calage dû au froid ou ceux dus au frottement des pistons. De plus, ne laissez pas le moteur rouler au ralenti pendant des périodes excessivement longues.

8. Le moteur est noyé — Si le moteur semble vouloir fonctionner mais ne démarre pas, bloquez la serrure du frein. Ensuite, serrez complètement l'accélérateur et tentez le démarrage. Lorsque le moteur démarre, relâchez l'accélérateur immédiatement. Suite à la période de réchauffement, relâchez la serrure du frein.

■REMARQUE: Si le moteur refuse de démarrer malgré le maintien à fond de l'accélérateur, retirez les bougies, nettoyez-les et asséchez-les minutieusement ou remplacez-les par des bougies neuves bien calibrées.

9. Pour arrêter le moteur, vous pouvez soit appuyer sur l'interrupteur d'arrêt d'urgence pour le mettre sur la position d'arrêt (OFF), soit tirer sur le capuchon pour le retirer de l'interrupteur à sangle coupe-contact.

Freinage

L'utilisation d'une motoneige comprenant un frein hydraulique est différente de celle d'une motoneige avec frein mécanique. L'opérateur de cette motoneige doit devenir familier avec les items suivants lors de l'utilisation d'une telle motoneige et de son système de freinage hydraulique.

■REMARQUE: Les renseignements supplémentaires importants sur l'entretien du système sont imprimés dans la section sur l'entretien contenue dans ce manuel.

1. Utilisez vos freins sagement. Chaque fois que vous devez vous servir d'un système à frein hydraulique (même pour les voitures), la chaleur est transmise au liquide à frein. Le montant de chaleur transmise lors d'arrêts à haute vitesse et/ou d'arrêts répétitifs peut faire bouillir le liquide et causer une panne ou une faiblesse inattendue des freins. Dans ce cas, le liquide à frein nécessite une période de refroidissement avant de pouvoir fonctionner correctement une fois de plus. Cette période de refroidissement varie selon la température ambiante et la température du liquide. N'utilisez pas la motoneige avant d'avoir permis le refroidissement du liquide et que la sensation de fermeté du levier de freinage soit revenue.

AVERTISSEMENT

L'usage répétitif du frein hydraulique lors d'arrêts à haute vitesse surchauffera le liquide à frein et causera une usure prématurée du tampon de freinage. Une panne inattendue du frein en résultera.

2. Assurez-vous de maintenir le bon niveau de liquide. Assurez-vous également qu'il n'y a pas d'humidité dans le système puisque l'humidité réduira le point d'ébullition du liquide à frein. Si le liquide bouille (à cause d'arrêts à haute vitesse ou usage répétitif) ou si l'humidité entre dans le système, vous devez le vidanger. Vous ne devez jamais substituer ou mélanger différents types ou qualités de liquide à frein.

AVERTISSEMENT

Utilisez seulement le liquide à frein approuvé par Arctic Cat. Vous ne devez jamais substituer ou mélanger différents types ou qualités de liquide à frein. Une panne du frein peut en résulter. Vérifiez le niveau du liquide à frein et l'usure du tampon avant chaque utilisation de la motoneige. Une panne du frein peut causer de graves blessures ou même la mort.

3. Ne tenez pas continuellement le frein. Le maintien d'une pression même minime sur le levier du frein peut causer une résistance du tampon sur le disque et, par conséquent, faire bouillir le liquide à frein.
4. La serrure du frein n'est pas un frein de stationnement et ne devrait pas être utilisée pendant plus de 5 minutes à la fois. N'UTILISEZ JAMAIS LA MOTONEIGE LORSQUE LA SERRURE DU FREIN EST ENGAGÉE.

AVERTISSEMENT

La serrure du frein n'est pas un frein de stationnement et ne devrait pas être utilisée pendant plus de 5 minutes à la fois. La serrure maintient le levier en position serrée et maintient la pression sur le disque; cependant, après une certaine période de temps, la pression exercée sur le disque peut relâcher en-deçà du montant requis pour conserver l'immobilité de la motoneige.

5. Il est acceptable d'actionner le levier de frein, mais ceci est déconseillé sur une motoneige conçue pour les courses; par conséquent, s'il est nécessaire d'actionner le levier de frein plus de deux fois pour obtenir la puissance de freinage nécessaire, le système doit être réparé. Si le opérateur ne se sent pas compétent pour entretien le système de frein, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.
6. Lorsque de nouveaux tampons de frein sont installés, un procédé de rodage est requis. Conduisez lentement la motoneige et serrez le levier plusieurs fois jusqu'à ce que les tampons commencent à se réchauffer. Puis, permettez-en le refroidissement. Ce procédé stabilise le matériel du tampon et prolonge la vie des tampons.

Arrêt d'urgence

Cette section est conçue pour familiariser le conducteur avec plusieurs méthodes d'arrêt ou de ralentissement de la motoneige dans diverses situations. Le tableau suivant explique les façons d'effectuer l'arrêt de la motoneige et leur effet pendant l'opération normale de la motoneige.

Élément	Fonction	Condition
Commutateur d'arrêt d'urgence	interrompt l'allumage	TOUTE
Commutateur de sécurité	interrompt l'allumage	TOUTE
Frein	ralentit entraînement	TOUTE

AVERTISSEMENT

En cas de dysfonctionnement du dispositif d'accélérateur (tel qu'un blocage dans la neige poudreuse) et si le moteur ne ralentit pas, utilisez l'interrupteur d'arrêt d'urgence ou débranchez IMMÉDIATEMENT l'interrupteur à sangle coupe-contact pour arrêter le moteur. NE faites PAS redémarrer le moteur tant que le problème du système du carburateur/de l'accélérateur n'a pas été localisé et corrigé.

AVERTISSEMENT

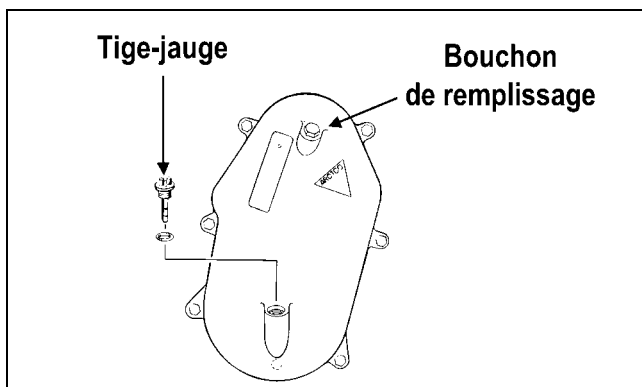
Si la commande des gaz ne fonctionne pas correctement, N'ESSAYEZ PAS DE FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR.

Lubrification

Carter de chaîne

La quantité recommandée de lubrifiant synthétique pour chaîne dans le carter de chaîne régulier est de 236 ml. Une quantité supérieure à celle précitée pourrait occasionner des fuites. Pour vérifier le niveau de lubrifiant, voici comment procéder:

1. Placez la motoneige à niveau. Arrêtez le moteur et attendez que toutes les composantes de ce dernier se soient immobilisées. Ouvrez le capot.
2. Retirez la tige-jauge du couvercle du carter de chaîne. Essayez le bâtonnet de niveau d'huile; ensuite installez le bâtonnet de niveau d'huile complètement à l'arrière dans le carter de chaîne. Retirez la tige-jauge une fois de plus et faites la lecture du niveau.



728-948A

3. Un niveau au-dessus du repère «ADD» est satisfaisant. S'il est de niveau avec le repère ou en-dessous, suivez l'étape 4.

4. S'il manque de lubrifiant, ajoutez-en. Lorsque le niveau est adéquat, remettez la tige jauge.

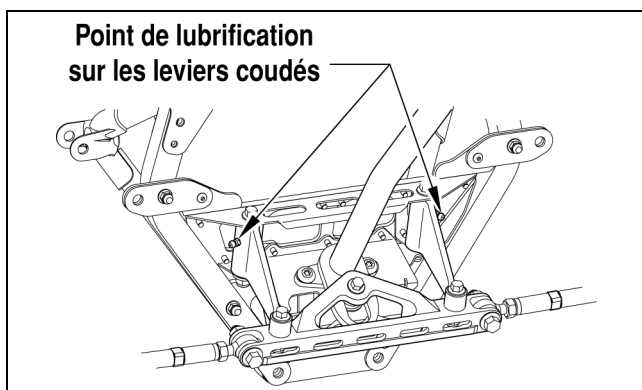
■REMARQUE: Si l'on remarque des dépôts d'huile excessifs, le carter de chaîne doit être réparé. De plus, quand le niveau d'huile se trouve au repère «ajouter», on doit ajouter environ 60 mL (2 fl oz) de lubrifiant pour chaîne dans le carter de chaîne.

ATTENTION

Le lubrifiant à utiliser dans le carter de chaîne est le Lubrifiant synthétique pour chaîne Arctic Cat (n/p 5639-038). Toute substitution peut causer une défaillance de la chaîne ou des dommages majeurs au système d'engrenage.

Suspension avant

Il est très important de graisser les leviers coudés à tous les mois à l'aide d'une graisse à tout température. La levier coudé doit également être graissée après avoir voyagé une motoneige sur une remorque ouverte. Pompez la graisse dans le raccord de graissage et essuyez l'excès de graisse sur le mandrin.



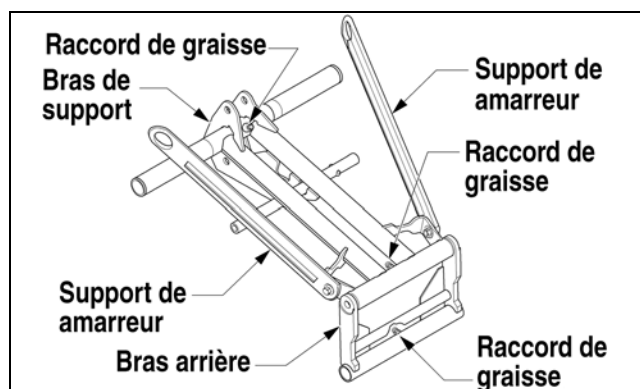
0744-878

Suspension arrière

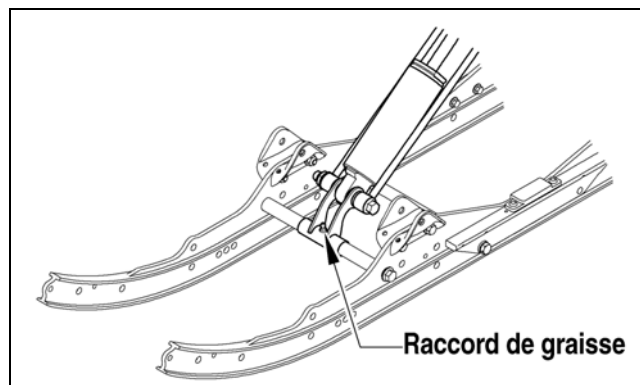
1. Arrêtez le moteur et attendez que les composantes se soient immobilisées.
2. Lorsque le réservoir d'essence est presque vide (moins de 1/4), faites basculer la motoneige sur son côté gauche. Un morceau de carton devrait être utilisé pour protéger le fini du capot et de la cuvette.

■REMARQUE: Avant d'incliner la motoneige sur son côté, serrez le frein et engagez le verrou de frein.

3. Dégagez les raccords de graissage de la suspension arrière en enlevant la glace et la neige.



0741-175



0744-072

4. Lubrifiez les raccords de graissage avec une graisse à tout température.

Entretien

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

La sécurité et la durabilité de motoneige peuvent être améliorées en veillant à effectuer la vérification périodique des items inscrits au tableau. Effectuez les vérifications d'entretien plus souvent si la motoneige est utilisée dans des conditions difficiles.

INTERVALLE ITEM D'ENTRETIEN HRS	Tableau d'entretien périodique			REMARQUES
	CHAQUE COURSE CHAQUE 1 ½ - 2 HRS	CHAQUE 3 COURSES CHAQUE 4 ¼ - 6 HRS	CHAQUE 5 COURSES CHAQUE 7 ½ - 10 HRS	
Bougies	I	R	I	Vérifiez l'état et la plage de chaleur.
Extrémités capuchons (bougies)	I	I	R	Vérifiez la solidité des raccords.
Courroie d'entraînement	I	I	R	Vérifiez que la déflexion est correcte et qu'il n'y a pas de points de surchauffe/d'usure.
Système de refroidissement	I	I	I	Remplacez les tuyaux de réfrigérant chaque an.
Lubrifiant de carter de chaîne	I	R	I	Changez après la période de rodage.
Chaîne d'engrenage/pignon	I	I	I	Inspectez pour détecter les maillons cassés/étirés.
Tensionneur de chaîne	I	I	I	Inspectez pour détecter les composants usés ou endommagés. Vérifiez et resserrez les vis à capuchon du pignon denté.
Liquide à frein	I	R	I	Remplacez la tuyau de frein chaque an.
Plaquettes des freins	I	I	I	Inspectez afin d'usure.
Câble du régulateur/levier	I	I	I	Inspectez afin de réglage et usure correct.
Tuyaux d'essence	I	I	I	Inspectez afin de détecter l'usure et les coincements. Remplacez chaque an.
Système d'échappement	I	I	I	Vérifiez l'absence de fissures et la présence des ressorts.
Pistons/anreaux	—	—	R	
Clapets à anche			I	Remplacez chaque an.
Suspension avant	I	I	I	Enduisez de graisse les raccords du levier coudé. Inspectez pour détecter les pièces endommagées.
Direction	I	I	I	Inspectez l'alignement des skis. Vérifiez l'absence de composants endommagés ou usés. Graissez les raccords du levier coudé et le roulement de direction.
Suspension arrière	I	I	I	Inspectez afin des composants endommagés ou usés. Appliquez la graisse aux connecteurs.
Huile de l'amortisseur	—	—	—	Changez l'huile à la fin de la saison normale des courses (10 à 12 courses). Si vous prévoyez une longue saison de courses, changez l'huile en milieu de saison et en fin de saison.
Chenille	I	I	I	Inspectez afin de tension/alignement correct.
Bandes d'usure	I	I	I	Inspectez afin d'usure/dommage.
Poulie motrice	I	I	I	Inspectez les surfaces de courroie pour détecter les irrégularités et le lustrage.
Poulie menée	I	I	I	Vérifiez l'absence de lustrage.
Corde d'appoint/poignée	I	I	I	Inspectez la corde afin de détecter les traces d'effilochage et les fissures sur les poignées.
Skis et lisses d'usure	I	I	I	Vérifiez la condition et l'alignement.
Vis à capuchon/écrous	S	S	S	Serrez aux spécifications de torsion (si besoin).

R = Remplacez, S = Serrez, I = Inspectez et nettoyez, réglez, ou remplacez le besoin

Liste de vérifications à effectuer avant une course/un exercice

LISTE DE VÉRIFICATIONS À EFFECTUER AVANT UNE COURSE/ UN EXERCICE	
CE QUE L'ON DOIT VÉRIFIER	INSPECTEZ AFIN
Bougies	1. Serrage des capuchons d'extrémité 2. Fils de haut tension
Réfrigérant	1. Niveau approprié
Huile de carter de chaîne	1. Niveau approprié
Chaîne d'engrenage	1. Règle à la tension correct
Poulie motrice/ Poulie menée	1. Propreté des réas 2. Régularité du fonctionnement
Courroie d'entraînement	1. Usure 2. Délamination 3. Entre des spécifications 4. Déflexion correct
Frein	1. État et mouvement du levier de frein 2. Niveau de liquide 3. Opération de système
Plaquettes des freins	1. Usure
Accélérateur	1. Acheminement et réglage corrects des câbles 2. Régularité du fonctionnement
Échappement	1. Fixé correct 2. Ressorts manquants
Direction	1. Régularité 2. Alignement de ski correct
Chenille	1. Tension 2. Alignement
Suspension	1. Régularité du fonctionnement 2. Composants desserrés ou endommagés 3. Réglage de la précharge de ressort
Amortisseurs	1. Fuites 2. Dommage aux composants 3. Calibrage/pression d'air approprié 4. Tuyau acheminé et attaché correctement
Réservoir à essence	1. Fixé correct 2. Fuites 3. Niveau d'essence approprié
Tuyaux d'essence	1. Usure de contact 2. Pincement
Vis à capuchon/ Écrous	1. Serrez aux spécifications de torsion (si besoin)
Lumières et Sécurité	1. Opération correct (feu d'arrêt inclus)
Garde-neige	1. Retenues
Plaque protectrice	1. Cuvette inférieure afin des trous ou déchirures

NE FAITES PAS FONCTIONNER LA MOTONEIGE si vous décelez toute défectuosité provenant de sons anormaux, d'un fonctionnement irrégulier ou de vibrations. Effectuez immédiatement un diagnostic et procédez aux réparations de tous composants. Si le opérateur ne se sent pas compétent pour entretien le système de suspension, votre détaillant autorisé Arctic Cat pour ce service.

Moteur

Cette sous-section du moteur consacrée à l'entretien du moteur, se présente en sous-sections organisées de façon à révéler la progression logique d'entretien complète au moteur 500 cc Arctic Cat. Par souci de cohérence, cette section propose une progression complète et systématique. Cependant, il peut être préférable, pour raison d'efficacité, afin de ne retirer que les éléments concernés. De plus, certains composants peuvent varier d'un modèle à l'autre. Le technicien doit faire preuve de discernement et de bon jugement.

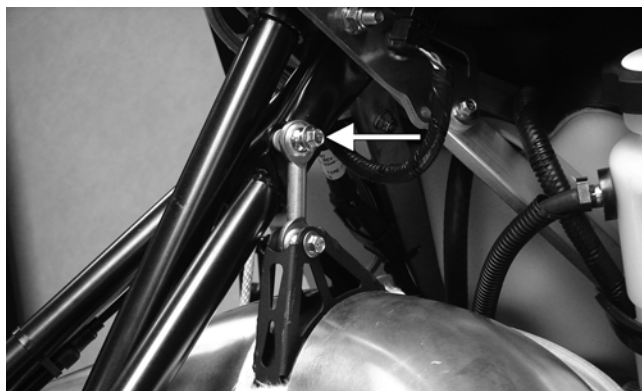
■REMARQUE: Les spécifications critiques concernant les couples sont situées dans la page 2 de ce manuel.

Retrait du moteur

■REMARQUE: Avant de commencer l'opération de dépose, débranchez le faisceau de fils du capot, puis retirez les attaches en spirale fixant le capot et les panneaux de gauche et de droite.

■REMARQUE: À ce stade si l'objectif du technicien est de réviser des composants supérieurs, alors il n'est pas nécessaire de retirer le moteur du châssis.

1. Retirez la vis à capuchon supérieure fixant la chambre d'expansion au longeron supérieur; retirez ensuite les ressorts et l'attache en spirale fixant la chambre d'expansion et le silencieux à résonance au châssis, puis retirez la chambre et le silencieux.



IO032A



IO033A

2. Retirez les 6 vis à capuchon qui fixent le lanceur à rappel et prenez note de l'emplacement du fil de masse en prévision de l'assemblage.
3. À l'aide d'Outil de boulon de poulie motrice (n/p 0644-281), retirez la vis et la rondelle-frein qui immobilisent l'embrayage sur le vilebrequin; puis retirez la vis à capuchon qui fixe la poulie entraînée à l'arbre.

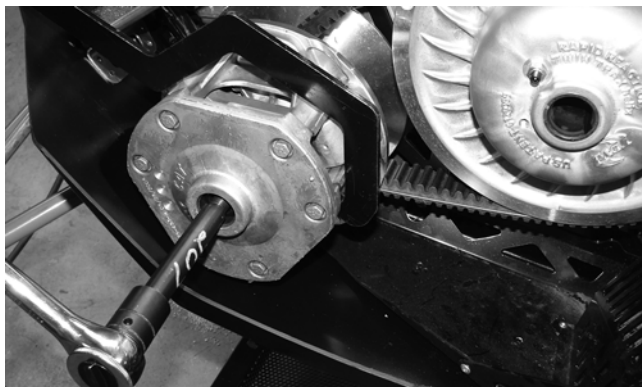


RS067A

4. À l'aide de l'Extracteur de poulie d'embrayage (n/p 0744-062), d'une clé à impact, ou d'une barre articulée et d'une Clé à ergots pour embrayage (n/p 0644-136), serrer l'extracteur. Si l'embrayage ne se détache pas, frapper d'un coup sec la tête de l'extracteur. Répéter cette opération jusqu'à ce que l'embrayage se détache. Retirer l'embrayage et le courroie d'entraînement.

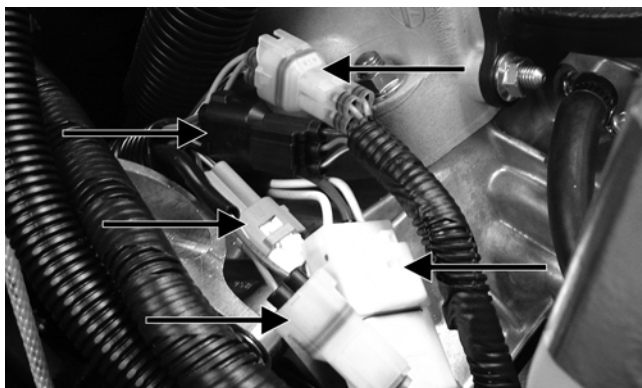
ATTENTION

Utilisez l'Extracteur de poulie d'embrayage (n/p 0744-062). N'utilisez jamais d'extracteur différent car l'embrayage subirait des dégâts.



RS068

5. Retirez le capuchon du goulot de remplissage du réfrigérant; puis, à l'aide de la Pompe de test d'aspiration (n/p 0644-131) ou d'une pompe appropriée, vidangez le réfrigérant du moteur.
6. Retirez l'enveloppe thermique des corps de papillon et les attaches de câble fixant la protection des faisceaux de fils; retirez ensuite la protection et débranchez les cinq connecteurs de faisceau de fils.



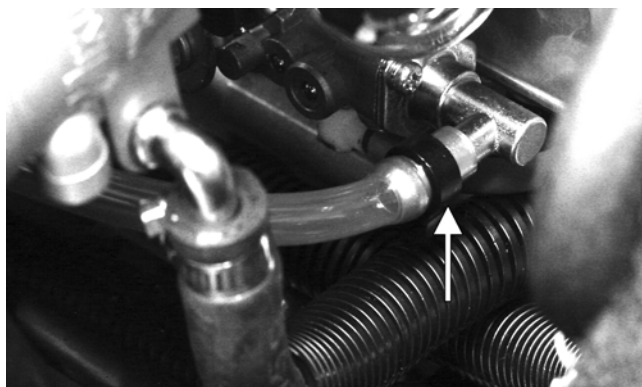
IO035A

■ **REMARQUE:** En vue du remontage, notez les emplacements des attaches de câble fixant les faisceaux de fils.

7. Retirez les quatre contre-écrous et vis à capuchon fixant le réservoir d'huile au châssis; débranchez ensuite le détecteur de niveau d'huile insuffisant situé à l'arrière du réservoir. Retirez le tuyau flexible d'huile de la pompe à l'huile et jetez le collier de serrage. Bouchez la conduite d'huile et retirez le réservoir d'huile.



IO037A

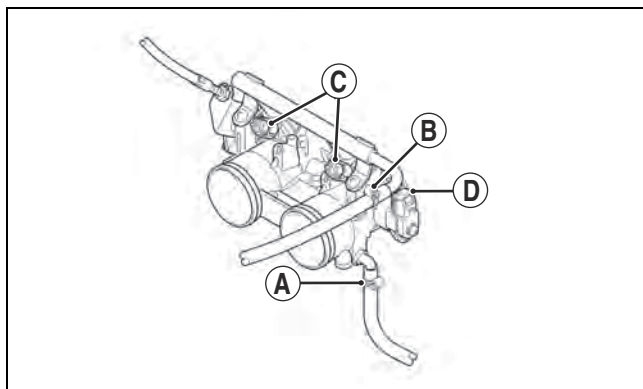


IO039A

8. Desserrez le collier et retirez le tuyau de réfrigérant de corps d'accélérateur (A); puis desserrez le collier de serrage et retirez la conduite de carburant du tuyau d'alimentation (B) de l'ensemble du corps d'accélérateur. Fermez le tuyau d'essence.

⚠ AVERTISSEMENT

Puisque le carburant peut être sous pression, retirez-le lentement pour relâcher la pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant; puis retirez le tuyau lentement pour relâcher la pression. Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous retirez les tuyaux de carburant.



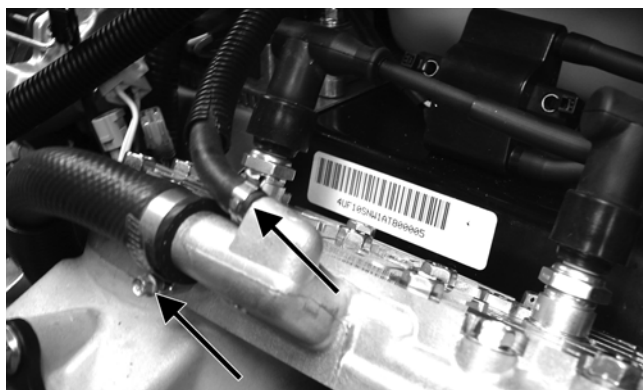
745-867A

■REMARQUE: C'est alors le moment, attacher les tuyaux flexibles, le câble d'accélérateur et le faisceau de fils pour les maintenir à l'écart.

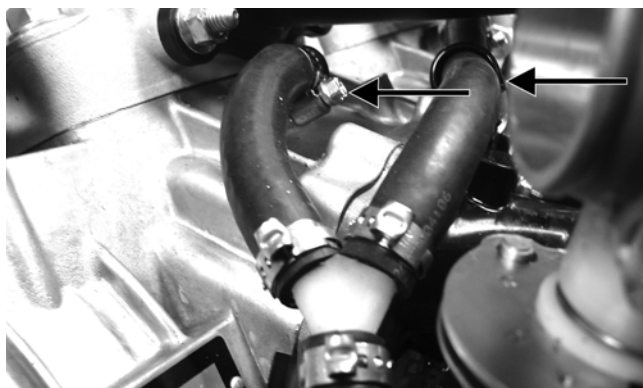
9. Débranchez le raccord de harnais des injecteurs (C) et le capteur de position d'accélérateur (D); desserrez ensuite les colliers de serrage fixant l'ensemble du corps d'accélérateur aux brides d'admission d'air. Retirez l'assemblage du corps d'accélérateur.

■REMARQUE: Le protecteur de silencieux d'air doit être comprimé suffisamment pour obtenir l'espace nécessaire au déplacement de l'ensemble du corps d'accélérateur vers l'avant et le sortir des brides d'admission d'air.

10. Retirez le collier de serrage du tuyau d'aération; desserrez ensuite les colliers de serrage des tuyaux de réfrigérant de la culasse et retirez les tuyaux. Retirez les deux tuyaux de réfrigérant des raccords coudés du carter moteur situés sous les orifices d'échappement.

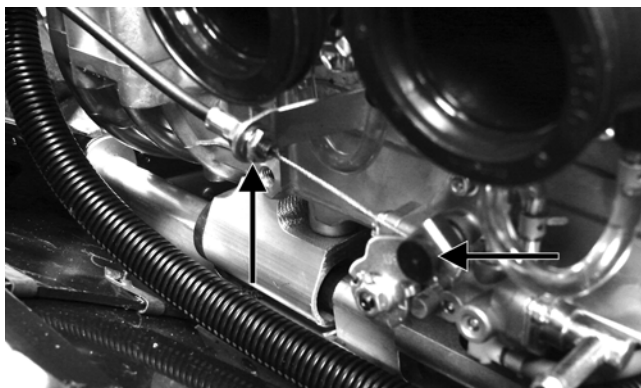


IO044A



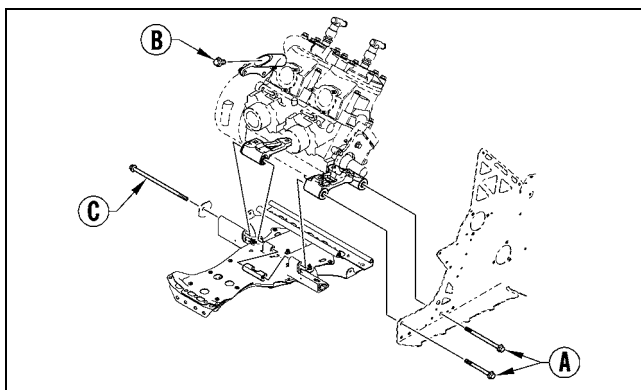
IO045A

11. Retirez l'anneau en E; desserrez ensuite les contre-écrous du câble d'injection d'huile. Retirez le câble de la pompe à l'huile et notez la présence de la rondelle en nylon.



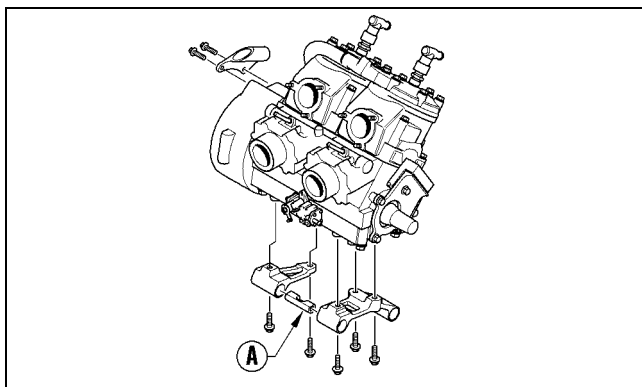
IO046A

12. Retirer le collecteur d'échappement du moteur. Conserver les écrous et les joints.
13. Retirez les deux vis à capuchon (A) du côté de la PdF qui fixent le moteur au châssis.



0744-860

14. Retirez la vis à capuchon (B) fixant le bâti-moteur du côté MAG supérieur au châssis; retirez ensuite la vis à capuchon inférieure (C) fixant le moteur au châssis.
15. Déplacez le moteur vers le haut suffisamment pour accéder aux colliers de serrage fixant les tuyaux de réfrigérant à la partie inférieure du carter moteur et au boîtier du thermostat; desserrez ensuite les colliers et retirez les tuyaux de réfrigérant.
16. Retirez le moteur du côté MAG du châssis et notez la présence du collet d'espacement de bâti-moteur (A) située entre les supports de montage du moteur du côté MAG et du côté PdF; puis, avec le moteur déposé, retirez les vis à capuchon fixant les supports de montage au moteur.



0744-859

■REMARQUE: En prévision du remontage, notez l'emplacement des vis à capuchon de différentes longueurs.

Démontage du moteur

■REMARQUE: Il est conseillé de retirer les bougies d'allumage avant de démonter le moteur.

1. Immobiliser le volant moteur à l'aide de la Clé à écrous pour volant (n/p 0144-007) et retirer la vis à capuchon et la rondelle plate. Retirer ensuite les trois boulons de la poulie du démarreur et retirer la poulie.

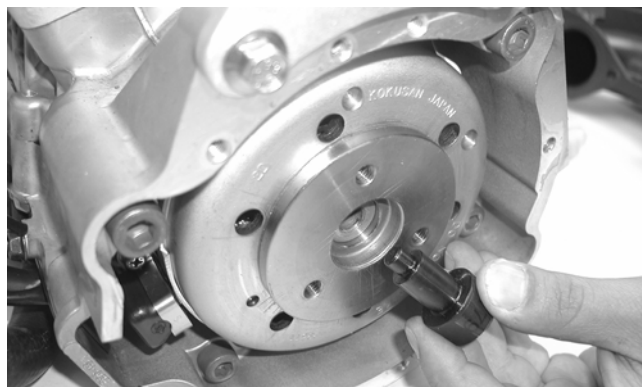


FC014



FC015

2. Installer la pièce rapportée de l'Extracteur insérateur (volant) (n/p 0644-179) dans l'extrémité du vilebrequin.



FC016

3. À l'aide de l'Extracteur de volant (n/p 0744-040) ou d'un autre outil adéquat, retirer le volant du carter moteur en serrant le boulon de l'extracteur, frappant la tête du boulon avec un marteau et serrant à nouveau. Répéter cette procédure jusqu'à ce que le volant soit dégagé. Conserver la clavette.

ATTENTION

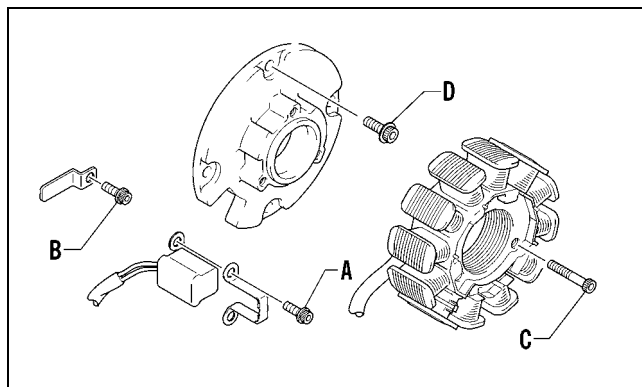
Pour ne pas endommager le vilebrequin, ne pas engager les boulons de l'extracteur sur plus de 1/2 po dans le volant. Les bobines pourraient s'endommager.



CM013

■REMARQUE: Afin d'assurer la propreté des aimants du volant, placer le volant sur un établi propre, les aimants orientés vers le haut.

4. Retirez les deux vis (A) qui fixent le capteur d'allumage au carter moteur et prenez note d'un collier; puis retirez la vis (B) et la tasseau de harnais du carter moteur.



0745-878

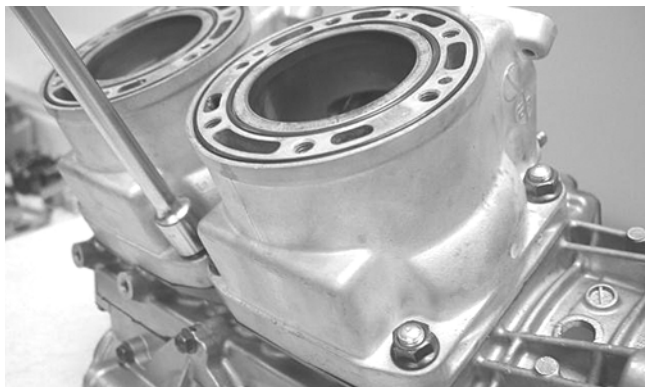
5. Retirer les vis à tête Allen (C) qui retiennent le stator sur la plaque du stator et retirez la stator du moteur; puis retirez les quatre vis à tête Allen (D) qui fixent la plaque de stator au carter moteur et retirez la plaque.

■ **REMARQUE:** Avant de retirer les vis, frapper la tête de chaque vis d'un coup sec à l'aide d'un poinçon à impact pour détacher le Loctite.

6. Retirer les vis à tête la culasse, puis retirer la culasse des cylindres. Conserver les joints torique de chaque cylindre.
7. Retirer les huit écrous qui retiennent les cylindres sur le carter moteur. À l'aide d'un marteau à tête en caoutchouc, frapper légèrement les cylindres et les sortir verticalement des goujons du carter moteur. Conserver le(s) joint(s) et toute goupille d'alignement.

ATTENTION

Lors de la dépose d'un cylindre, s'assurer que le piston est soutenu afin de ne pas endommager le piston et le carter moteur.



FC067

■ **REMARQUE:** Pour déposer les cylindres, placer le moteur sur ses brides d'admission sur une cuve d'écoulement pour permettre au réfrigérant résiduel de s'écouler de la chemise d'eau du cylindre/carter moteur.

8. Retirer du piston côté prise de force le circlip de goupille de ce piston. Retirer du piston côté magnéto le circlip de goupille de ce piston.



CM149

9. À l'aide de l'Extracteur de l'axe du piston (n/p 0644-328), retirer les goupilles des deux pistons.

■ **REMARQUE:** Pour ne pas avoir de problèmes lors de l'assemblage, garder les composants côté magnéto et les composants côté prise de force séparés. Les monter du bon côté.

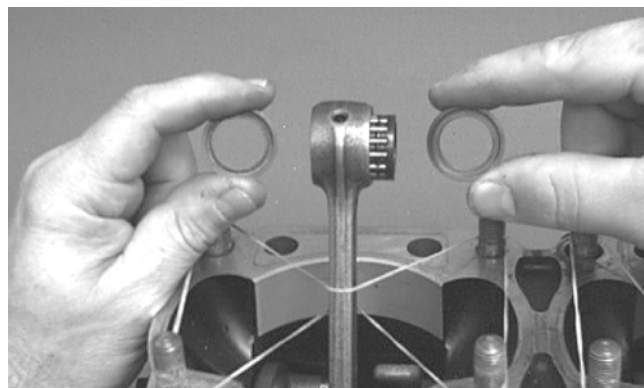


FC029

ATTENTION

NE PAS utiliser un poinçon pour libérer la goupille de son piston. Le piston pourrait s'endommager. Utiliser seulement un extracteur de goupille de piston.

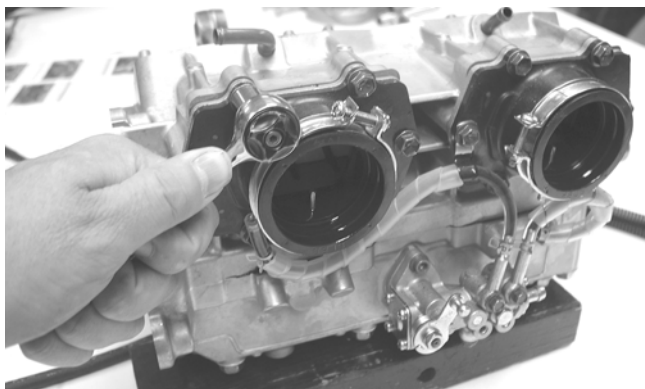
10. Soulever les pistons pour les libérer des bielles et retirer les roulements des petites extrémités des bielles (conserver les deux rondelles). Retirer les segments de piston. Garder chaque piston avec ses segments. Garder chaque goupille de piston avec son roulement.



AN317D

■ **REMARQUE:** Placer des bandes élastiques par-dessus les bielles et autour des goujons de cylindre pour empêcher les bielles d'endommager le carter moteur.

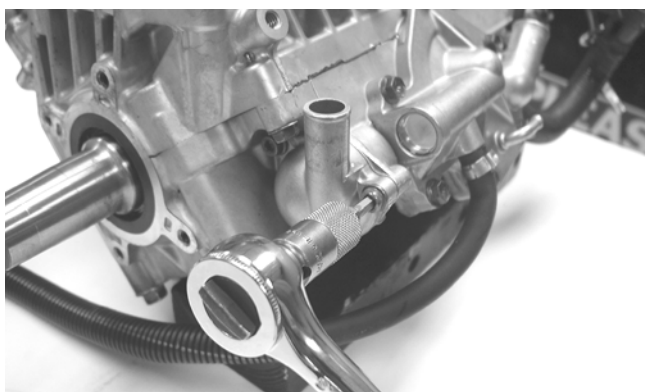
11. Retirer les tuyaux d'injection d'huile des brides d'admission; puis retirer les brides d'admission d'air et les ensembles de clapet à anche.



FC030

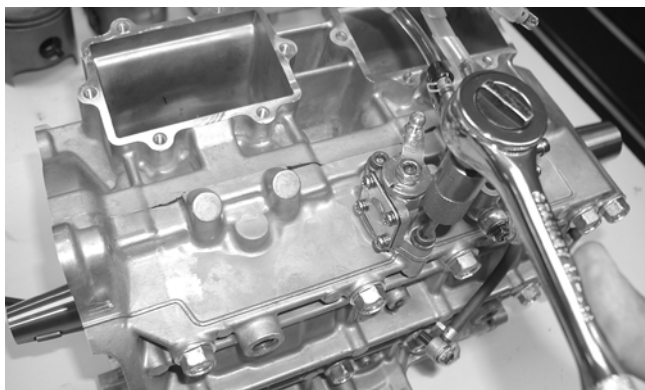
■**REMARQUE:** Pour assemblage, prenez note l'emplacement des tuyaux d'injection d'huile.

12. Retirer les trois vis à capuchon qui retiennent le capuchon du thermostat. Retirer le capuchon et le thermostat.



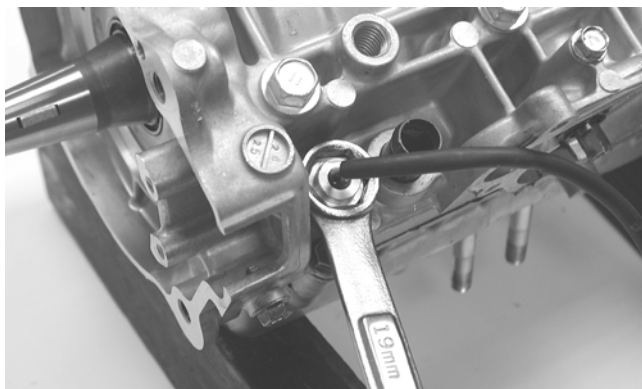
FC032

13. Retirer les six vis qui retiennent le couvercle de la pompe à eau sur le carter moteur, puis retirer le couvercle. Conserver le joint torique et les goupilles d'alignement.
14. Retirer la vis à capuchon qui retient le rotor de la pompe à eau, puis sortir le rotor de l'arbre.
15. Retirer l'un vis de raccordement qui retiennent l'ensemble de clapet de retenue sur la carter moteur; retirer ensuite les deux vis qui retiennent la pompe d'injection d'huile. Retirer la pompe, la pièce de retenue et le joint torique.



FC031

16. Retourner le moteur sur les blocs de support et retirer le commutateur du capteur de température de réfrigérant.

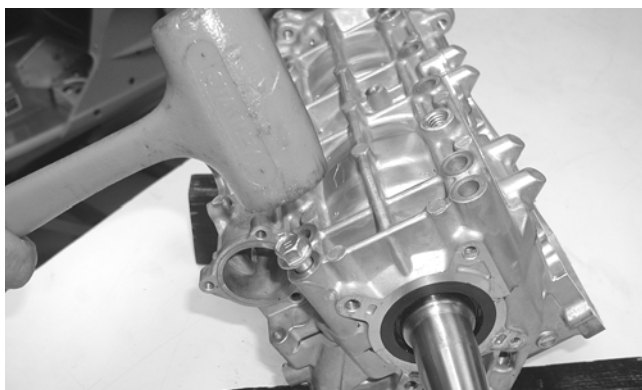


FC033

17. Avec le dessous orienté vers le haut sur les deux blocs de support, retirer les vis à capuchon qui retiennent les deux parties du carter moteur.
18. Pour séparer le carter moteur, poser deux vis à capuchon aux coins opposés en laissant les têtes dépasser d'environ 6 mm (1/4 po). À l'aide d'un marteau à bout en plastique, frapper chaque tête de vis jusqu'à ce que les demi-carter se séparent. Retirer les vis à capuchon.

ATTENTION

NE PAS engager un outil entre les demi-carter afin de les séparer. Cette manœuvre endommage les surfaces d'étanchéité.



FC034

19. Soulever la partie inférieure du carter moteur pour la détacher de la partie supérieure et conserver les goupilles de positionnement.

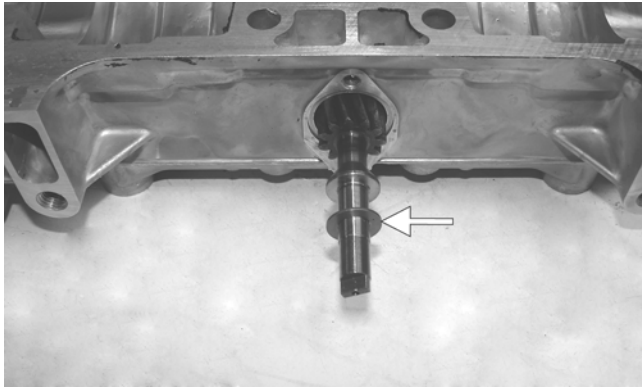
ATTENTION

Prendre soin de ne pas laisser les bielles tomber sur la surface d'étanchéité de la partie inférieure du carter moteur.

20. Soulever le vilebrequin de la partie supérieure du carter moteur et retirer les joints d'huile en les glissant du vilebrequin. Conserver l'anneau en C. Retirer les goupilles de retenue de roulement.

■**REMARQUE:** Les roulements en bout ne sont pas enfoncés sur le vilebrequin. Après le retirer des joints, prenez soin de ne pas permettre le palier de glisser du vilebrequin.

21. Retirer l'arbre de transmission de la pompe à eau/pompe d'injection d'huile de la partie inférieure du carter moteur. Conserver la rondelle de butée de l'extrémité extérieure de l'arbre.



CM159A

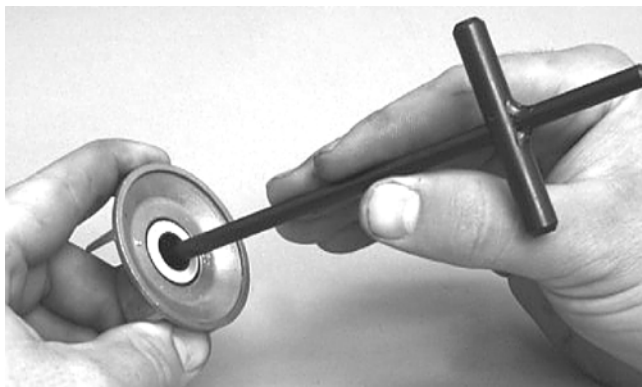
■REMARQUE: Lorsque le remplacer des joints d'étanchéité internes pompe à eau utiliser la Trousse d'outil de roulement et joint étanchéité de la pompe à eau (n/p 0644-557) recommandée seulement.

22. Placer le carter moteur sur l'établi, le côté pompe à eau vers le bas. À l'aide du long chasse-joint, sortir le joint mécanique d'étanchéité de la pompe à eau du carter moteur.



FC036

23. À l'aide d'une pince pour anneau à ressort, retirer l'anneau qui retient le joint d'étanchéité interne dans le carter moteur.
24. À l'aide de l'extrémité recourbée de l'outil, retirer le joint d'étanchéité interne du carter moteur.
25. À l'aide du bout recourbé de l'outil, retirer la bague d'étanchéité de l'arrière du rotor de la pompe à eau.



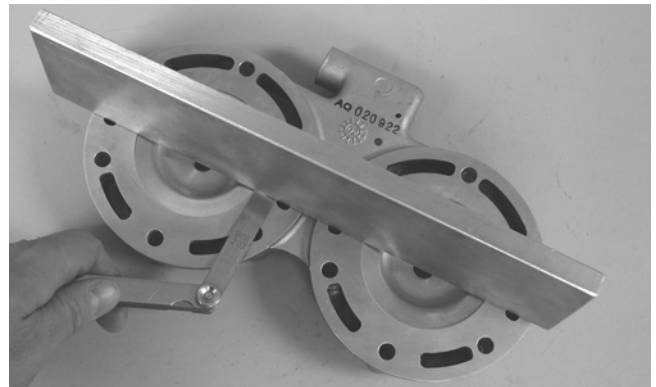
AN327D

Nettoyage et inspection du moteur

Culasses

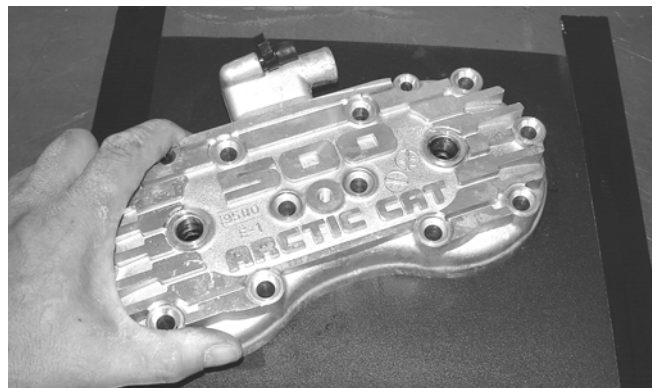
1. À l'aide d'un outil de décalaminage non métallique, faire disparaître tout dépôt de calamine dans les chambres de combustion. Prendre garde de ne pas gratter, entailler ou endommager les chambres de combustion ou les surfaces de contact.
2. Vérifier si les filetages dans les orifices de bougie sont endommagés.
3. Vérifier la planéité de la culasse à l'aide d'une règle et d'un calibre d'épaisseur. La valeur de gauchissement maximale est de 0,002 po.

■REMARQUE: Si le gauchissement dépasse la valeur admise, refaire la surface de la culasse de la façon indiquée à l'étape 4.



FS270

4. Placer les culasses sur une Plaque de surface (n/p 0644-016) recouverte de papier abrasif humide ou sec n° 400. Exercer une légère pression sur chaque culasse et lui faire décrire un huit. Inspecter la surface de contact afin de détecter tout point surélevé. La présence d'un point surélevé se manifeste par un fini métallique brillant. Corriger tout point surélevé avant l'assemblage en continuant à tracer un huit avec la culasse jusqu'à l'obtention d'un fini métallique brillant et uniforme.



CM018

ATTENTION

Utiliser de l'eau ou un solvant pour le nettoyage des pièces au moyen d'un papier abrasif humide ou sec, afin de ne pas endommager la surface de contact.

Cylindres

1. À l'aide d'un outil de décalaminage non métallique, faire disparaître tout dépôt de calamine dans les orifices d'échappement.
2. Nettoyer les cylindres dans un bain de solvant pour le nettoyage des pièces.
3. Inspecter les cylindres à la recherche de piqûres, de rayures, d'éraflures et de marques de corrosion. Si on découvre des marques, réparer la surface à l'aide de Boule affiloir (n/p 0644-292) et d'huile à roder.

■ **REMARQUE:** Pour produire le quadrillage correct à 45°, utiliser une perceuse réglée à faible régime. Si de l'huile de rodage n'est pas disponible, se servir d'une huile légère à base de pétrole. Nettoyer à fond les cylindres après le rodage à l'aide de savon détergent et d'eau chaude, et sécher à l'air comprimé. Puis, huiler immédiatement les alésages de cylindre. Si l'alésage d'un cylindre est sévèrement endommagé ou entaillé, remplacer le cylindre.

4. Placer la culasse de chaque cylindre sur une plaque de surface recouverte de papier abrasif humide ou sec n° 400. Exercer une légère pression sur le cylindre et lui faire décrire un huit. Inspecter la surface de contact afin de détecter tout point surélevé. La présence d'un point surélevé se manifeste par un fini métallique brillant. Corriger tout point surélevé avant l'assemblage en continuant à tracer un huit avec le cylindre jusqu'à l'obtention d'un fini métallique brillant et uniforme.

ATTENTION

Utiliser de l'eau ou un solvant pour le nettoyage des pièces au moyen d'un papier abrasif humide ou sec, afin de ne pas endommager la surface de contact.

Ensemble de piston

1. À l'aide d'un outil de décalaminage non métallique, retirer tout dépôt de calamine dans le dôme de chaque piston.
2. Cassez un segment de piston inutilisé en deux morceaux. Meuler l'extrémité du segment jusqu'à l'obtention d'un angle de 45° et d'un bord tranchant. À l'aide du segment ainsi aiguisé, faire disparaître la calamine des rainures de segments. S'assurer de placer le segment de façon à ce que son côté conique soit orienté vers le haut.

ATTENTION

Le nettoyage des rainures de segment avec un outil de nettoyage inadéquat endommagera sévèrement le piston.

3. Inspecter chaque piston à la recherche de fissures sur la goupille de piston et autour de la jupe.
4. Inspecter chaque piston à la recherche de marques de grippage ou d'éraflures. Réparer à l'aide de papier abrasif humide ou sec n° 400 et d'eau ou d'huile de rodage.



AN135

■ **REMARQUE:** Si les éraflures ou les marques de grippage sont trop profondes pour être éliminées avec du papier abrasif, remplacer le piston.

5. Inspecter le périmètre de chaque piston à la recherche de signes de fuite de gaz excessive. Les fuites de gaz excessives sont des indications de segment de piston usé ou de cylindre en faux rond.

■ **REMARQUE:** Si un huile synthétique est utilisé, un quantité certain de fuite de gaz peut être visible sur l'usage normale.

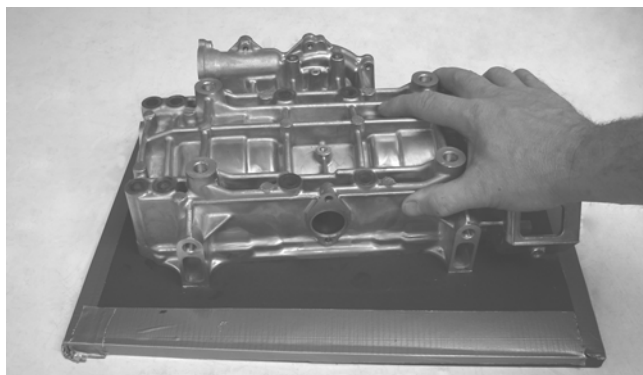
Carter moteur

1. Nettoyer les deux parties du carter moteur avec du solvant pour le nettoyage des pièces.

■ **REMARQUE:** Avant de nettoyer les parties du carter moteur, s'assurer que les quatre goujons prisonniers de roulement ont été retirés et conservés.

2. Inspecter les moitiés du carter moteur à la recherche de piqûres, de rayures, d'éraflures et de toute autre imperfection de la pièce coulée.
3. Inspecter toutes les surfaces filetées à la recherche de filetages endommagés ou arrachés.
4. Inspecter autour des roulements à la recherche de fissures ou de jeu excessif des roulements. S'il y a des signes de jeu excessif d'un roulement, le carter moteur doit être remplacé.
5. Inspecter les goujons prisonniers de roulement à la recherche de signes d'usure.
6. Vérifier la rectitude des surfaces de contact des parties du carter moteur en plaçant chaque partie sur la plaque de surface couverte de papier abrasif humide ou sec n° 400. Exercer une légère pression sur chaque partie et lui faire décrire un huit. Inspecter la surface de contact afin de détecter tout point surélevé. La présence d'un point surélevé se manifeste par un fini métallique brillant. Corriger tout point surélevé en continuant à tracer un huit avec la moitié de carter jusqu'à l'obtention d'un fini métallique brillant et uniforme.

■ **REMARQUE:** Prendre garde de ne pas enlever une quantité excessive d'aluminium, sinon il faudra remplacer le carter moteur. Si trop d'aluminium est enlevé, une fois le carter moteur assemblé les roulements du vilebrequin devront supporter une précharge trop importante.



CM160

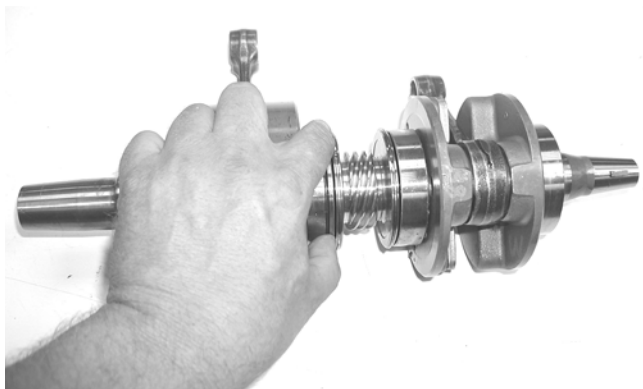
ATTENTION

Utiliser de l'eau ou un solvant pour le nettoyage des pièces au moyen d'un papier abrasif humide ou sec, afin de ne pas endommager la surface de contact.

Vilebrequin

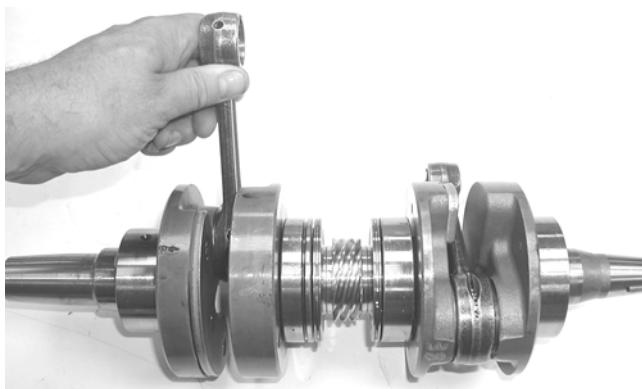
■REMARQUE: Si tout travail de révision sur les bielles, les paliers intermédiaires ou la roue menante de la pompe à injection d'huile était nécessaire, Arctic Cat recommande que le vilebrequin soit amené dans un atelier de machine qualifié pour ce service.

1. Nettoyer le vilebrequin et les roulements à l'aide d'un solvant pour le nettoyage des pièces.
2. Inspecter les roulements à la recherche de signes d'usure, de rayures, d'éraflures, de dommage ou de décoloration. Tourner les roulements. Les roulements doivent tourner librement sans gripper et être lisses au toucher. Toute anomalie observée nécessite le remplacement du roulement.



FC039

3. Inspecter les roulements de bielle en les tournant. Les roulements doivent tourner librement sans gripper et être lisses au toucher. S'il faut remplacer un roulement de bielle, il faut remplacer aussi la bielle et le tourillon.



FC040

4. Vérifier si les dents de l'engrenage d'entraînement de la pompe à injection d'huile sont usées ou entaillées. Dans l'un ou l'autre cas, remplacer l'engrenage.

■REMARQUE: Bien lubrifier les roulements avant le montage.

Dépose/installation des roulements extérieurs du vilebrequin

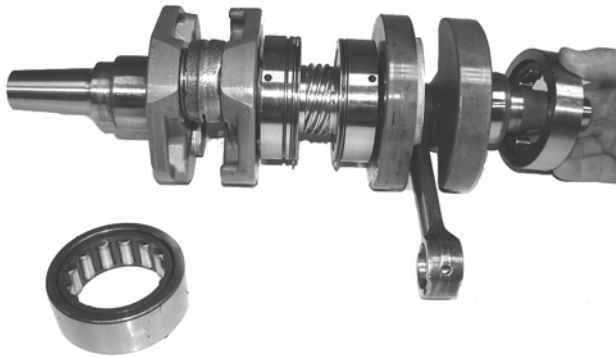
■REMARQUE: Les roulements en bout ne sont pas enfoncés sur le vilebrequin. Les roulements peuvent être retirés simplement en les faisant glisser hors du vilebrequin.



CM161

Inspectez le palier de vilebrequin afin de repérer l'usure. En cas d'usure à l'une ou l'autre extrémité, remplacez l'extrémité du vilebrequin en question.

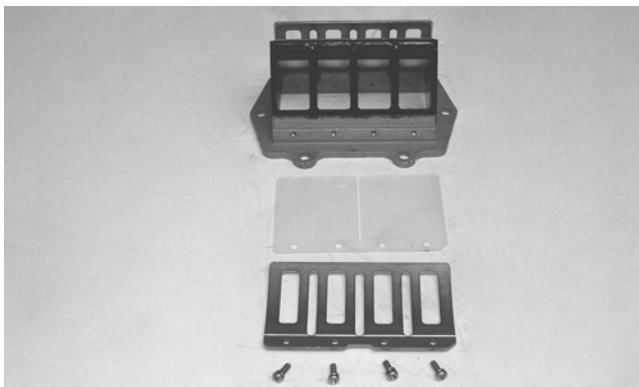
■REMARQUE: Installer les roulements en faisant glisser chacun d'eux sur le vilebrequin, en s'assurant que le trou de goujon prisonnier de la voie de roulement extérieure est positionné correctement et qu'il s'alignera avec le trou et la goupille correspondants du carter moteur.



CM161

Ensembles de clapet à anche

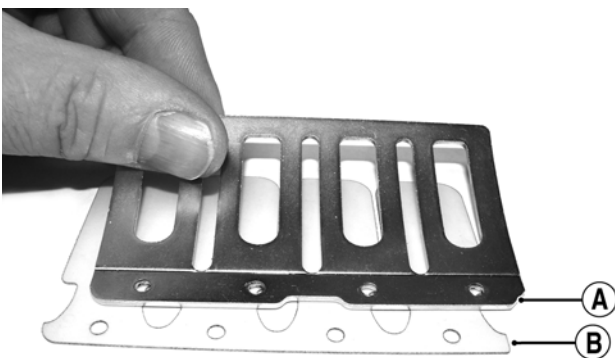
1. Démontez et nettoyez les soupapes flexibles, les obturateurs et l'ensemble de cage dans l'eau tiède savonneuse et séchez-les à l'air chaud.



CM162

2. Inspectez les soupapes flexibles, les obturateurs et la cage de soupape, à la recherche de fissures, d'éclats ou de tout autre signe de détérioration.

■**REMARQUE:** Pour l'assemblage, notez la position du coin biseauté de l'obturateur (A) et du coin plat de la soupape flexible (B).



PC001A

3. Avec la clapet à anche et l'arrêt positionnées correct sur la cage, fixez avec les vis serrées à 48 lb-po.
4. Vérifier la hauteur de la butée de clapet. À l'aide d'un pied à coulisse, mesurer la distance à partir du siège jusqu'au rebord extérieur inférieur de la butée. La valeur obtenue ne doit pas dépasser les spécifications. Si la valeur est hors norme, plier ou remplacer la butée de clapet.



CM163

Mesure des composants critiques

■**REMARQUE:** Les spécifications des composants critiques de moteur se trouvent dans la section 1 de ce manuel.

Volume de culasse (méthode du jeu d'écrasement)

Pour vérifier le jeu d'écrasement, utiliser un micromètre et des deux gros fils à souder.

1. Retirer les bougies du moteur.
2. Simultanément introduire des deux fils à souder par l'orifice de la bougie et les pousser contre l'alésage interne vers le côté MAG et le côté PTO de la cylindre.
3. Tirer sur le cordon de rappel et faire tourner le moteur plusieurs fois en maintenant le fil à souder fermement en place.
4. Retirer les fils à souder du cylindre. À l'aide du micromètre, mesurer l'extrémité écrasée du fil à souder. Relever la mesure.

■**REMARQUE:** Si le fil à souder n'a pas été écrasé par le piston, un plus gros fil à souder doit être utilisé. Répéter la procédure.

5. Introduire les extrémités opposées du fils à souder dans l'orifice de la bougie du côté PTO et le côté MAG de la cylindre. Pousser le fil à souder jusqu'à ce qu'ils entre en contact avec l'alésage interne du cylindre.
6. Tirer sur le cordon de rappel et faire tourner le moteur plusieurs fois. Retirer les fils à souder du cylindre et mesurer les extrémités écrasées opposées à l'aide du micromètre. Relever la mesure.

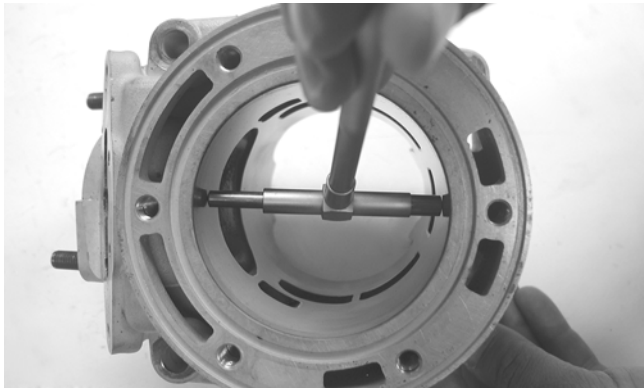
■**REMARQUE:** Pour obtenir une mesure précise, prendre les mesures sur la ligne prise de force – magnéto. Ne jamais mesurer sur la ligne échappement au côté opposé, car le piston se déplacera et la mesure manquera de précision.

Les mesures peuvent varier d'un côté à l'autre.

■**REMARQUE:** S'assurer que la mesure la plus petite est 0,059 po ou moins.

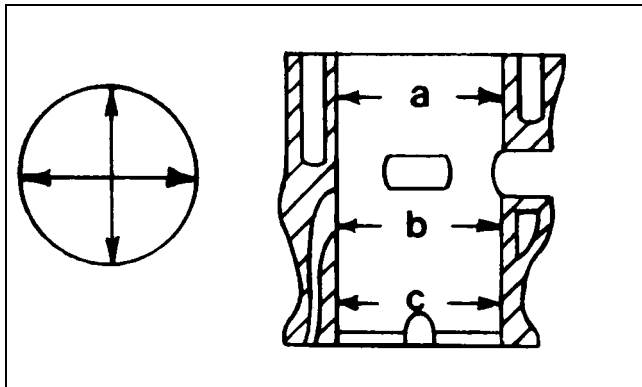
Rectitude du cylindre

1. Mesurer chaque cylindre aux trois endroits d'avant en arrière et d'un côté à l'autre, pour un total de six relevés.



FC044

2. La rectitude (faux rond) est la différence entre la valeur la plus élevée et la plus basse. La rectitude maximale (faux rond) ne doit pas dépasser 0,004 po.



0725-586

Jeu de jupe de piston/cylindre

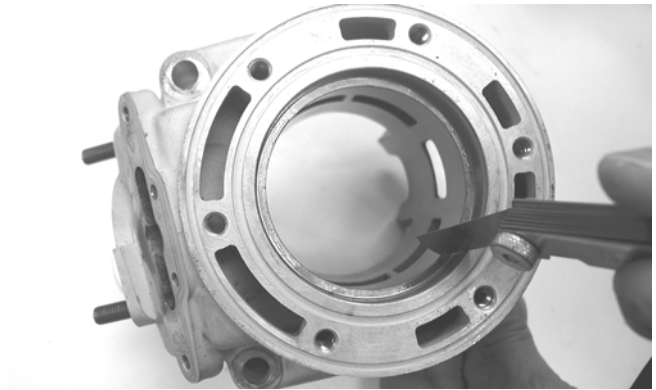
1. Mesurer chaque cylindre de l'avant à l'arrière, à environ 1 po du fond de chaque cylindre.
2. Mesurer le diamètre de la jupe de piston correspondante à un point situé 1 cm au-dessus de la jupe de piston et à angle droit avec l'alésage de goupille de piston. Soustraire cette mesure de la mesure de l'étape 1. La différence (jeu) doit être entre 0,0030 à 0,0041 po.



AC091

Écartement d'extrémité du segment de piston

1. Placer chaque segment de piston dans la partie d'usure au-dessus de l'orifice d'échappement de son cylindre. Se servir du piston pour bien positionner chaque segment dans son cylindre.
2. À l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurer chaque écartement d'extrémité du segment de piston. Un écartement à l'extrémité du segment acceptable doit être entre 0,008 à 0,016 po.



FC045

Goupille de piston et alésage de goupille de piston

1. Mesurer le diamètre de la goupille de piston à chaque extrémité et au centre. Les mesures de goupille de piston doivent se maintenir à l'intérieur des 0,8659 à 0,8661 po. Si la valeur varie de plus de 0,001 po, la goupille de piston et le roulement doivent être remplacés ensemble.



IO012

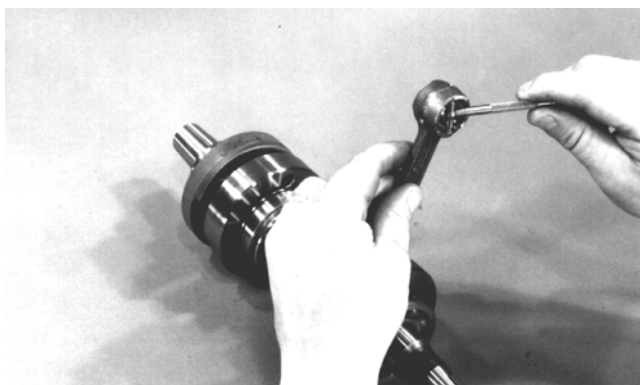
2. Insérer un calibre-mâchoires dans l'alésage de chaque goupille de piston. Retirer le calibre et mesurer l'alésage au micromètre. La mesure du diamètre doit se situer à l'intérieur des 0,8661 à 0,8665 po. Répéter la mesure pour s'assurer de sa précision.



AC092

Alésage de petite extrémité de bielle

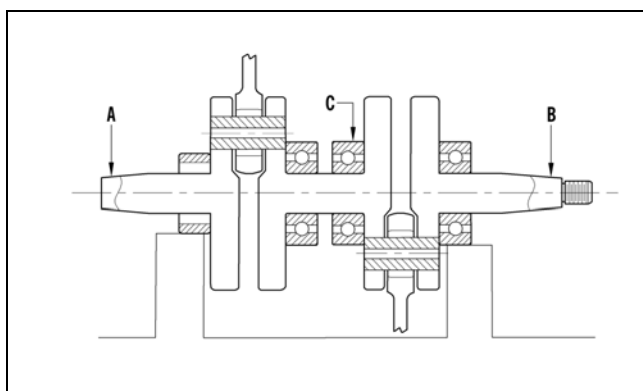
1. Insérer un calibre-mâchoires dans chaque alésage de petite extrémité de bielle. Retirer le calibre et mesurer l'alésage au micromètre.



AN061

2. La mesure du diamètre doit se situer à l'intérieur des 1,0631 à 1,0634 po.

Faux rond du vilebrequin



0742-727

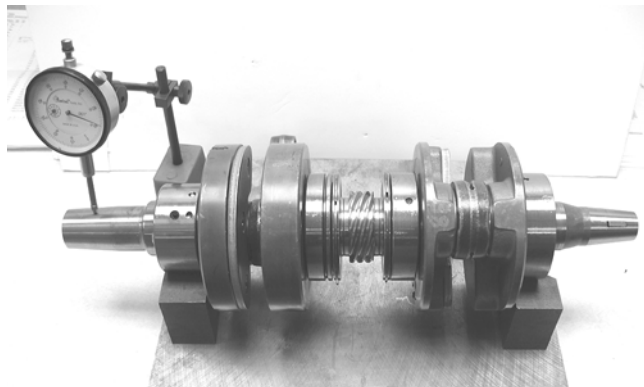
1. Placer le vilebrequin sur la plaque de surface à l'aide des Blocs en V (n/p 0644-535).

■REMARQUE: Les blocs en V doivent soutenir le vilebrequin sur les roulements extérieurs.

2. Installer un comparateur à cadran avec base sur la plaque de surface. Placer le point de contact du comparateur contre le vilebrequin au point A (côté PTO) à partir de l'extrémité du vilebrequin. Mettre le comparateur à zéro et faire tourner lentement le vilebrequin. Noter la valeur de faux rond (valeur totale indiquée par le comparateur).

■REMARQUE: Pour les spécifications du point de location du faux-rond, voyez Spécifications de déviation/réparation de vilebrequin dans ce manuel.

3. Placer le point de contact du comparateur contre le vilebrequin au point B (côté magnéto) à partir de l'extrémité du vilebrequin. Mettre le comparateur à zéro et faire tourner lentement le vilebrequin. Noter la valeur de faux rond (valeur totale indiquée par le comparateur).



FC046

4. Placer le point de contact du comparateur contre le vilebrequin au point C (centre). Mettre le comparateur à zéro et faire tourner lentement le vilebrequin. Noter la valeur de faux rond (valeur totale indiquée par le comparateur).
5. Si le faux rond est supérieur de 0,002 po à l'un des points de vérification, le vilebrequin doit être redressé ou remplacé.

Montage du moteur

■REMARQUE: Il est recommandé d'utiliser des garnitures et des joints d'étanchéité neufs pour le montage du moteur.

■REMARQUE: En avant de la montage du moteur, utilisez un solvant de nettoyeur de pièces et l'air comprimé et nettoyez complètement les filetage de trous du carter moteur et des cylindres pour serrer correctement.

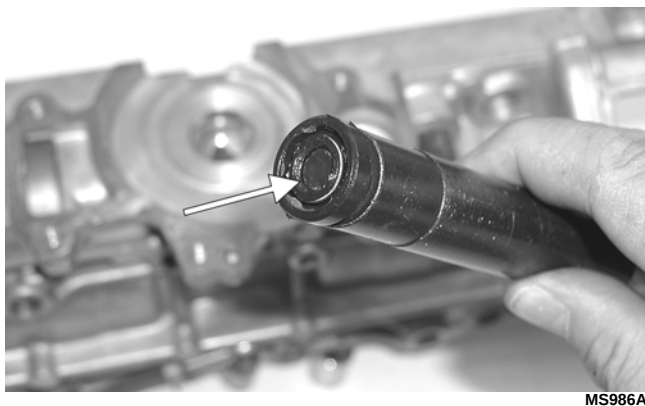
⚠ AVERTISSEMENT

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

■REMARQUE: Quand l'usage d'un lubrifiant s'impose, employer l'Huile synthétique à 2 temps d'Arctic Cat.

1. Graisser légèrement les lèvres internes du joint d'étanchéité de la pompe à eau.
2. Mettre le joint d'étanchéité interne de l'arbre de la pompe à eau sur le chasse-joint et mettre le joint d'étanchéité en position en le frappant légèrement.

■REMARQUE: Graisser les lèvres du joint interne avant de l'installer.



MS986A

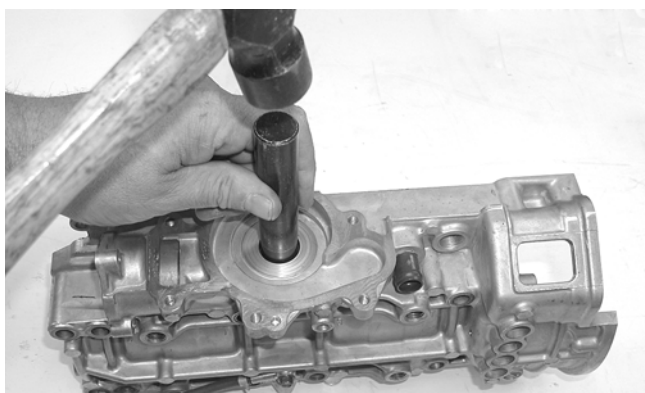
■ **REMARQUE:** Le joint d'étanchéité doit être installé côté ressort orienté vers le vilebrequin.

3. Installer l'anneau à ressort qui retient le joint d'étanchéité interne dans le carter moteur.



MS415

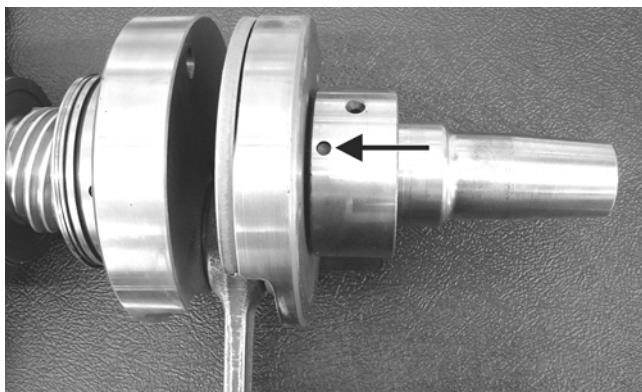
4. À l'aide du chasse-joint, installer avec précaution le joint d'étanchéité externe de la pompe à eau. Frapper délicatement sur le joint d'étanchéité jusqu'à ce qu'il se loge contre sa bride.



MS988

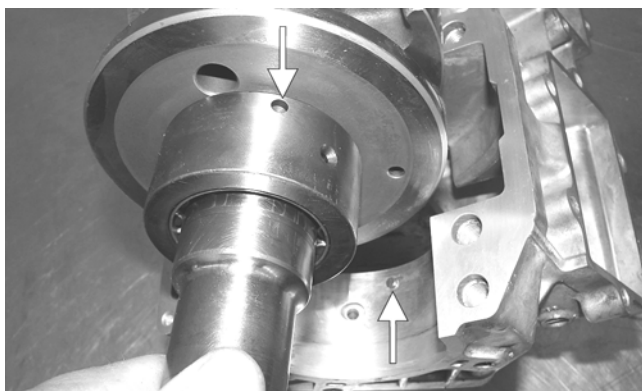
5. Placer la partie supérieure du carter moteur sens dessus dessous sur deux blocs en bois; installer ensuite l'anneau en C, les quatre goupilles de retenue de roulement et deux goujons prisonniers de carter moteur.
6. Mettre en position le roulement du vilebrequin côté prise de force. S'assurer que le trou de la goupille de retenue du roulement est orienté vers l'intérieur.

■ **REMARQUE:** Le trou de la goupille de retenue de roulement est le trou qui ne traverse pas complètement le boîtier de roulement.



CM043A

7. Graisser les lèvres internes des joints d'étanchéité d'huile du vilebrequin. Glisser ensuite les joints d'étanchéité sur le vilebrequin et s'assurer que le côté ressort de chaque joint d'étanchéité se trouve en face du centre du vilebrequin.
8. Huiler les roulements du vilebrequin. Installer le vilebrequin dans la partie supérieure du carter moteur. S'assurer que le trou d'alignement de chaque roulement est placé sur son goujon prisonnier respectif dans le carter moteur. Installer ensuite le vilebrequin.



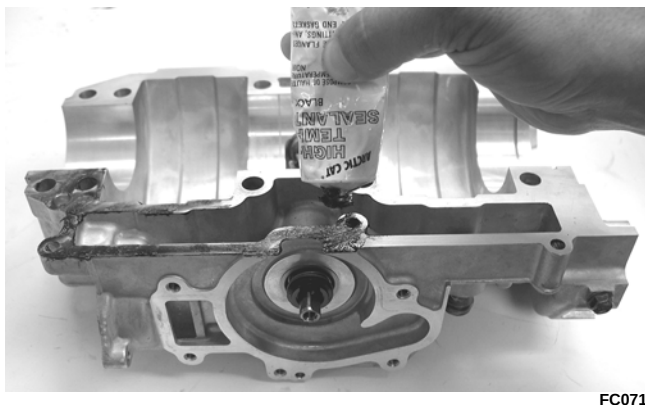
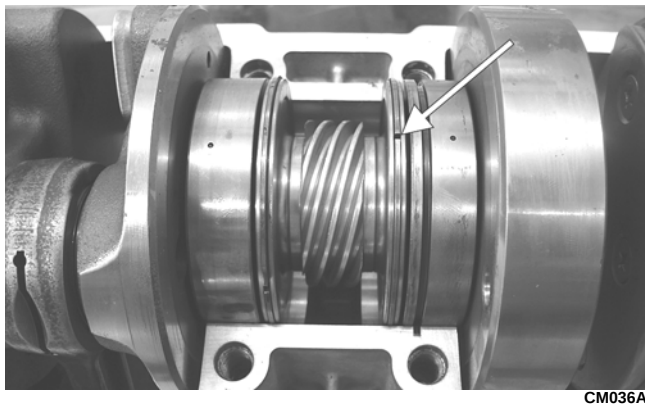
CM045A

■ **REMARQUE:** Pour vérifier la position du roulement, placer la pointe d'un outil dans le trou de centrage qui se trouve dans la voie de roulement. Frapper l'outil avec la paume de la main dans l'un ou l'autre sens. Si le roulement bouge, il est mal positionné. Tourner le roulement jusqu'à ce qu'il tombe sur le goujon prisonnier.

ATTENTION

Si les roulements ne sont pas logés correctement lors du montage, les moitiés du carter moteur ne seront pas étanches, ce qui entraînera de graves dommages du moteur.

9. Placer les deux bagues d'étanchéité centrales avec leurs intervalles d'extrémité à 180° (l'une en haut et l'autre en bas); appliquer une mince couche de produit d'Étanchéité haute température sur toute la surface d'étanchéité inférieure du carter moteur.



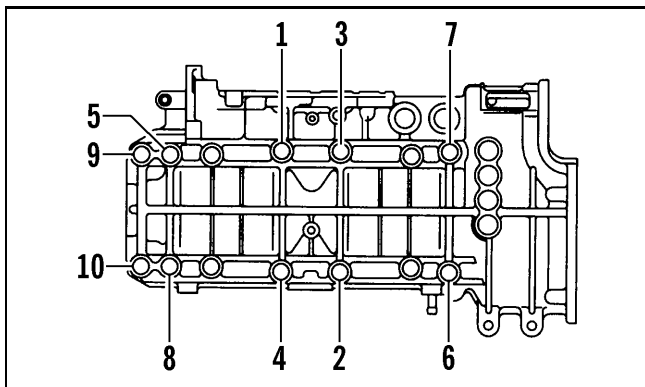
■REMARQUE: À ce stade si le capteur de température de réfrigérant a été retiré, installez le capteur (enduite les filets avec Loctite blanc n° 575) et serrez à 18 lb-pi.

■REMARQUE: Utiliser uniquement du produit d'Étanchéité haute température Arctic Cat pour sceller le carter moteur.

10. Assembler les deux demi-carter en s'assurant que les engrenages du vilebrequin et de l'arbre de transmission de la pompe d'injection d'huile sont en prise. Faire une rotation complète du vilebrequin pour aligner l'engrenage du vilebrequin et l'arbre de transmission de la pompe.

11. Installer les vis à capuchon du carter moteur qui immobilisent les deux demi-carter.

12. Serrer les vis à capuchon de 6 mm à 96 lb-po et les dix vis à capuchon de 10 mm en deux étapes de 13 lb-pi à 37 lb-pi dans l'ordre indiqué.



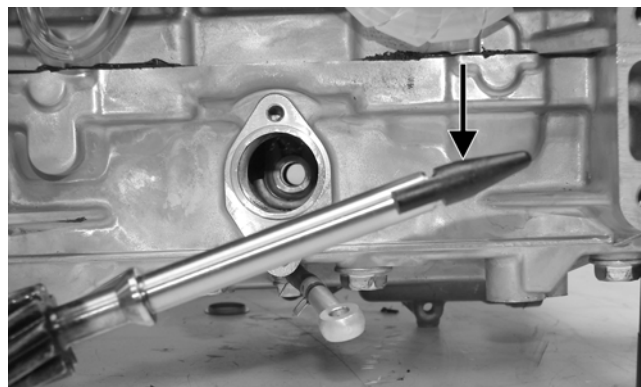
■REMARQUE: Après le serrage de carter moteur, faites tourner le moteur vers le haut et installez et serrez les quatre vis à capuchon de logement-MAG en alternant d'un côté à l'autre à 18 lb-pi.

■REMARQUE: Retenir les bielles sur les goujons du cylindre à l'aide de bandes élastiques.

13. Graisser légèrement la surface d'étanchéité de l'arbre de transmission de la pompe d'injection d'huile/pompe à eau. Placer l'Outil de protection de joint d'huile (n/p 0644-219) à l'extrémité de l'arbre.

ATTENTION

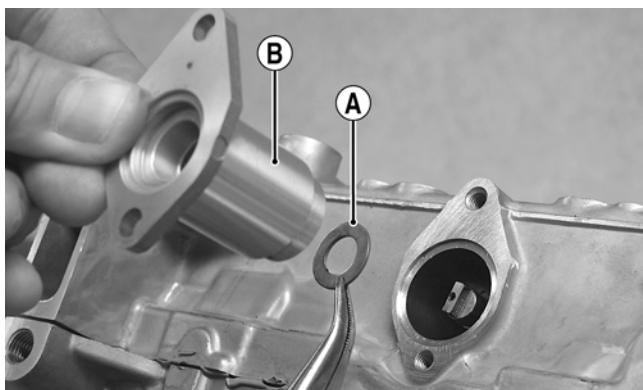
Prendre soin de ne pas endommager les joints d'étanchéité lors de l'installation de l'arbre de transmission de la pompe à huile. Toujours utiliser l'outil pour protection des joints d'étanchéité. Tourner l'arbre dans le sens horaire lorsqu'il pénètre dans la zone des joints d'étanchéité et à mesure qu'il passe dans les joints d'étanchéité.



14. Faites tourner l'arbre de transmission de la pompe à injection d'huile/pompe à eau tout en le poussant avec précaution à travers les joints d'étanchéité de pompe à huile et à eau, jusqu'à l'engrènement des pignons d'arbre de transmission et de vilebrequin; retirez alors l'outil protecteur de joint d'huile (A) de l'extrémité de l'arbre.



15. Placer la cale «A» sur l'extrémité pompe d'injection d'huile de l'arbre de transmission; puis avec un joint torique nouveau en position, installer le retenue «B» de la pompe d'injection d'huile.



IO026A

■**REMARQUE:** Pour remontage, appliquez un coche fine d'huile aux joints torique en avant de l'installation.

16. Avec un joint torique nouveau en position, installer la pompe d'injection d'huile en s'assurant que la fente d'arbre de pompe est bien alignée avec l'arbre à engrenage mené de la pompe. Fixer à l'aide de deux vis (enduites de Loctite bleu n° 243). Serrer les deux vis à 96 lb-po.

ATTENTION

S'assurer que l'arbre de transmission de la pompe d'injection d'huile/pompe à eau est aligné avec la fente de la pompe d'injection d'huile. Si les deux éléments ne sont pas alignés correctement, la pompe peut s'endommager.

17. Placer la pièce de retenue du joint d'étanchéité en caoutchouc/céramique et le joint d'étanchéité dans l'arrière du rotor de la pompe à eau.

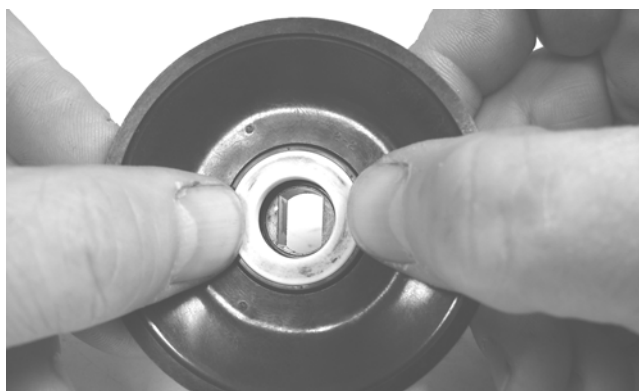


CM168

ATTENTION

Lors de la pose du joint d'étanchéité dans le rotor, vérifiez que tous les composants sont propres, exempts de saleté et de contaminâtes.

18. Pousser le joint d'étanchéité en place, en s'assurant que le côté marqué est orienté vers la cuvette du joint d'étanchéité en caoutchouc. Graisser légèrement la surface externe du joint d'étanchéité.



CM169

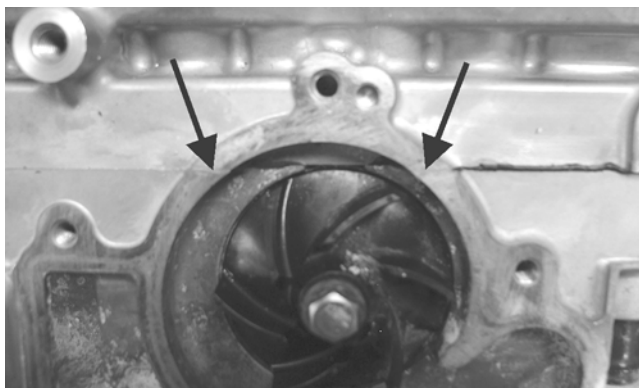
19. Mettre le rotor en position et le fixer à l'aide d'un boulon et d'une rondelle. S'assurer que le côté caoutchouc de la rondelle est lubrifié avec un coche fine de graisse et orienté vers le rotor. Enduire le filetage des vis à capuchon de Loctite bleu n° 243 et serrer à 108 lb-po.

■**REMARQUE:** Pour remontage, lubrifiez le côté caoutchouc de la rondelle en avant de l'installation.

ATTENTION

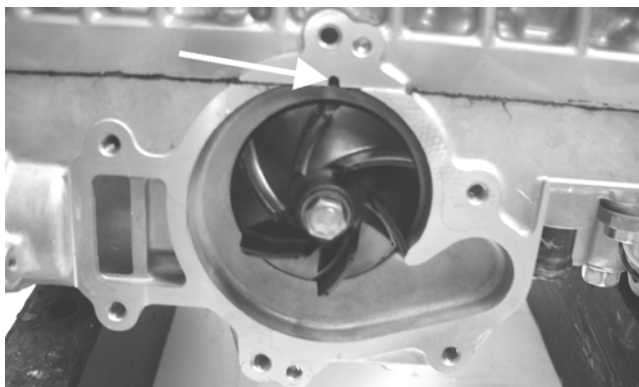
Si le côté caoutchouc de la rondelle n'est dirigé vers la turbine, une fuite de réfrigérant peut résulter.

20. Appliquer du produit d'étanchéité haute température sur la ligne de jonction du carter moteur/couvercle de pompe à eau. Poser ensuite les goujons d'alignement dans le carter moteur.

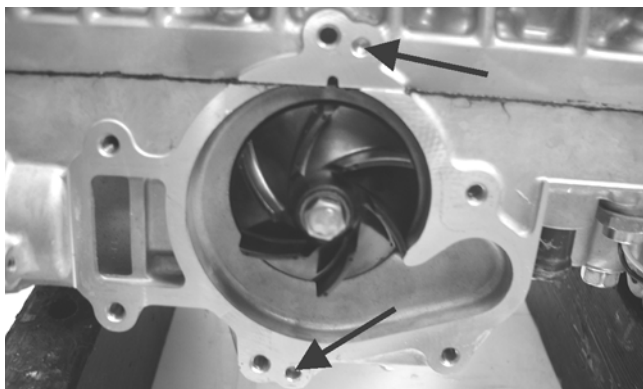


FC133A

■**REMARQUE:** Ne permettez le produit d'étanchéité dans le trou de reniflard du carter moteur. Si du produit d'étanchéité pénètre dans le trou, le retirer avec soin avant de continuer.



FC072B

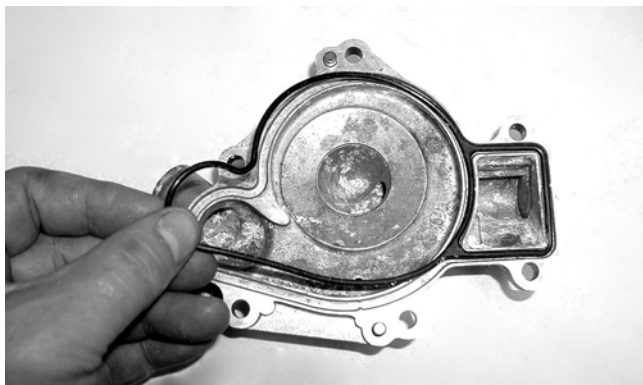


FC072A

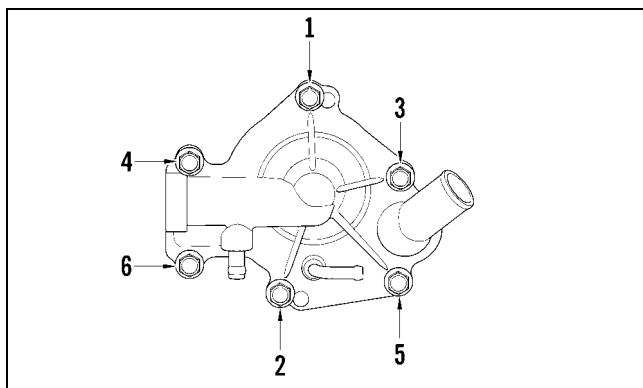
■REMARQUE: L'application du produit d'étanchéité est requise uniquement sur la ligne de jonction.

21. Placer le joint torique dans le couvercle de la pompe à eau. Installer le couvercle. Fixer à l'aide de six vis. Serrer à 96 lb-po en suivant la séquence appropriée qui est indiquée.

■REMARQUE: D'appliquez une mince couche de graisse au joint torique aidera à les garder en position.

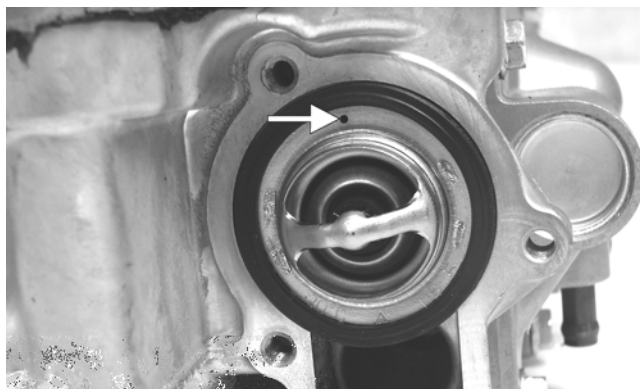


FC134



0742-304

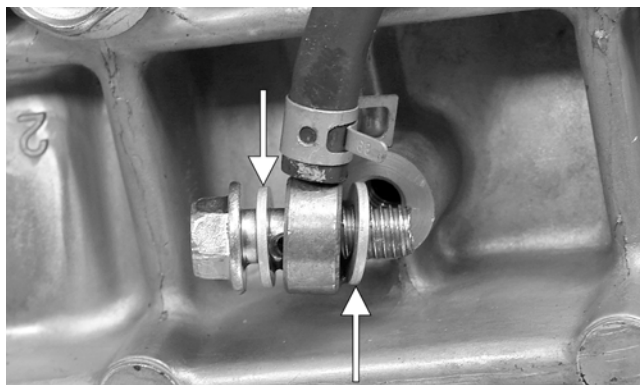
22. La soupape de dérivation du thermostat étant à la position 12 heures, installer le capuchon du thermostat avec le thermostat. Fixez le capuchon avec des vis à capuchon et serrez en alternant d'un côté à l'autre à 96 lb-po.



CM157A

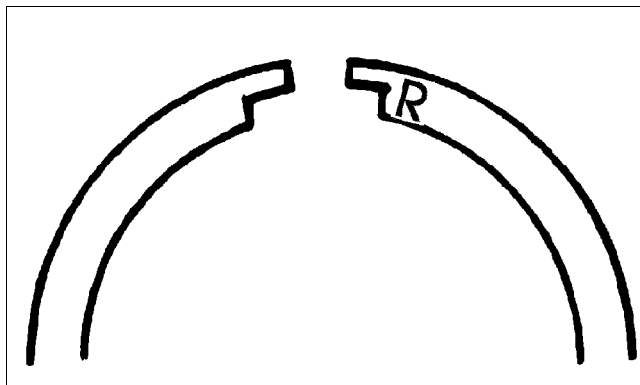
23. En utilisant des joints neufs, mettez en place les ensembles de clapet à anche et les brides d'admission d'air. Serrer en alternant d'un côté à l'autre à 96 lb-po; puis installer les tuyaux d'injection d'huile aux brides et la pompe d'injection d'huile. Fixez-les avec les colliers.

24. En utilisant des joints neufs, mettre l'ensemble du clapet de non-retour inférieur en position et le fixer à l'aide des joints et d'un boulon de raccordement. Bien à 48 lb-po.



IO020A

25. Installer les segments de piston sur chaque piston de façon que la lettre sur le dessus (surface inclinée) de chaque segment se trouve en face du dôme du piston.

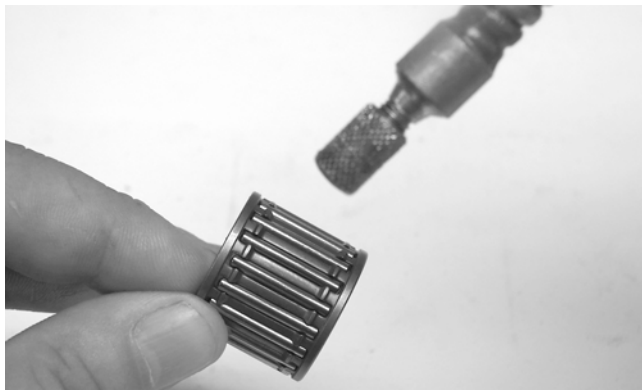


726-306A

ATTENTION

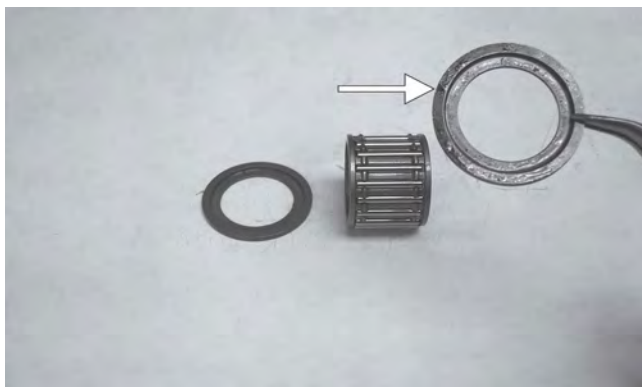
La mauvaise installation des segments de piston endommagera le moteur.

26. Huiler les roulements de petite extrémité de bielle. Installer les roulements. Poser une rondelle de chaque côté de la bielle.



TZ068

■REMARQUE: Le côté d'épaule de roulement doit être installée au roulement d'aiguille.

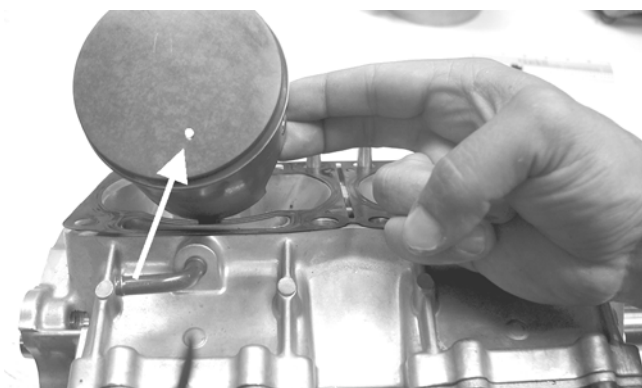


CM172A

27. Sur chaque piston, installer un circlip dans le côté opposé d'installation de piston.

28. Placer chaque piston sur la bielle de façon que la flèche (ou le cercle indicateur) apparaissant sur chaque piston soit orientée vers les orifices d'admission/échappement. Fixer ensuite à l'aide d'une goupille de piston huilée.

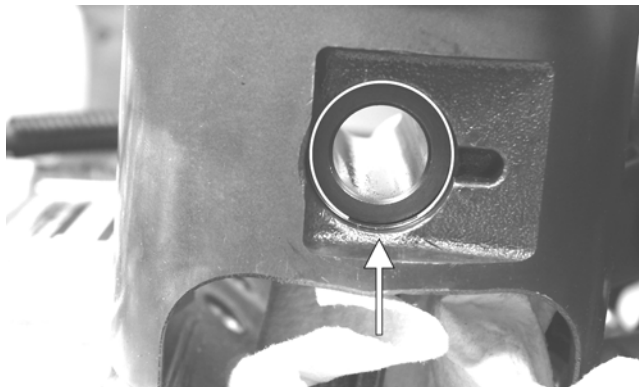
■REMARQUE: Le cercle indicateur se trouve soit sur le dessus du dôme.



FC079A

ATTENTION

Avant de poursuivre, s'assurer que les circlips sont bien logés et que l'extrémité ouverte est orientée vers le haut ou vers le bas.



CM195B

29. Tourner chaque segment de piston jusqu'à ce que les extrémités du segment soient correctement placées de chaque côté du garde-segment. Huiler les ensembles de piston et les alésages de cylindre. Retirer les bandes élastiques ou tuyaux qui retiennent les bielles.

30. Installez les goupilles de positionnement dans le carter moteur; puis mettre le joint de base de cylindre en position sur le carter moteur.

31. Pour chaque piston, mettre un porte-piston (ou un autre outil approprié) sous la jupe de piston et maintenir le piston en position par rapport au carter moteur. Comprimer les segments avec un collier à segments ou avec les doigts, puis glisser le cylindre sur le piston. Retirer le porte-piston et bien loger le cylindre dans le carter moteur.

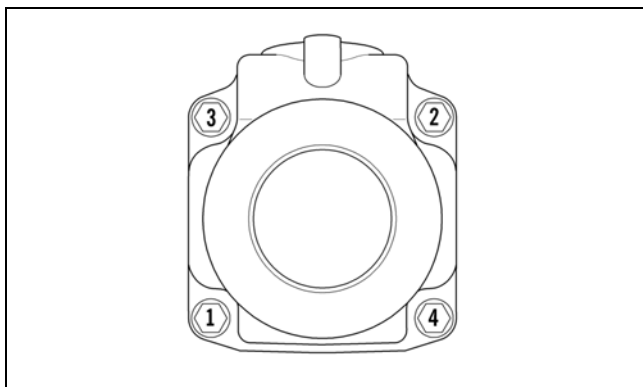
■REMARQUE: Les cylindres doivent glisser facilement. NE PAS forcer les cylindres.



FC076

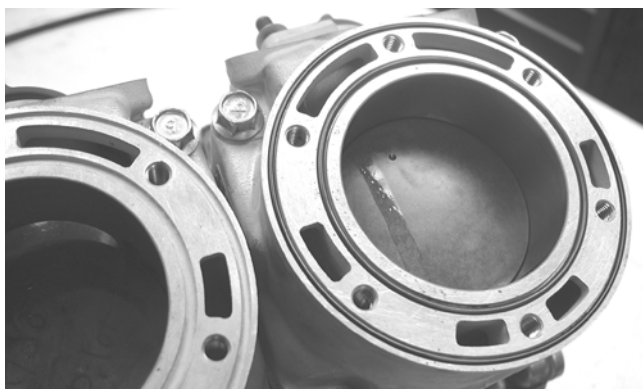
32. Fixer chaque cylindre à l'aide des huit écrous. NE PAS SERRER POUR L'INSTANT.

33. Fixer les cylindres (de l'étape 32) en serrant les écrous de base de cylindre à 44 lb-pi en trois étapes en suivant le modèle indiqué.



0742-746

34. Installer les deux joints torique sur le dessus de chaque cylindre et s'assurer qu'ils sont bien logés dans les rainures.

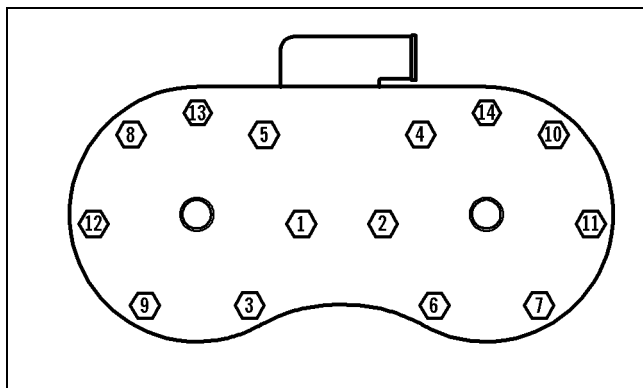


FC077

■REMARQUE: D'appliquez une mince couche de graisse au joint torique aidera à les garder en position.

35. Placer des joints torique neufs sur chacun des boulons de culasse. Placer quatre de ces vis à capuchon dans la culasse. Visser les bougies à mi-chemin; puis, tout en maintenant la culasse au-dessus du cylindre, engager lentement les quatre vis à capuchon en observant les joints torique pour s'assurer qu'ils restent bien en place. Amener lentement la culasse en position sur les joints toriques. Engager les autres vis à capuchon en prenant grand soin de ne pas déplacer la culasse.

36. De l'étape 35 en deux étapes, serrer les vis à capuchon de 6 mm à 96 lb-po et les vis à capuchon de 8 mm à 19 lb-pi en suivant la séquence qui est indiquée. Serrer les bougies à 19 lb-pi.

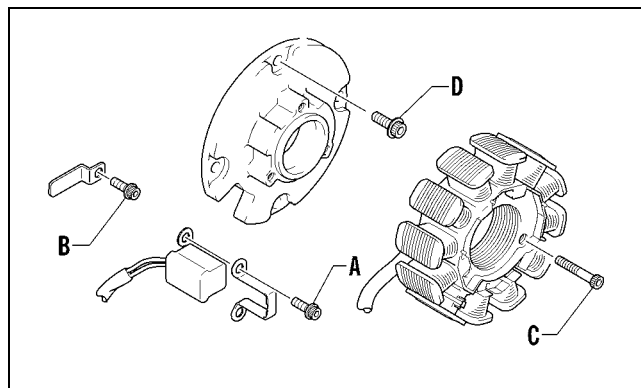


0738-204

■REMARQUE: Après le serrage des vis à capuchon de 8 mm, serrez les deux vis à capuchon de 6 mm qui restent à 96 lb-po.

■REMARQUE: À ce stade, effectuer un contrôle de pression du moteur.

37. Fixer la plaque de stator au carter moteur avec les vis à tête Allen (D) (enduites de Loctite bleu n° 243) et serrer à 96 lb-po; puis dirigez le raccord de harnais de stator à travers de l'ouverture dans le carter moteur et installer la stator avec les vis à tête Allen (C) (enduites de Loctite bleu n° 243). Serrez à 96 lb-po.



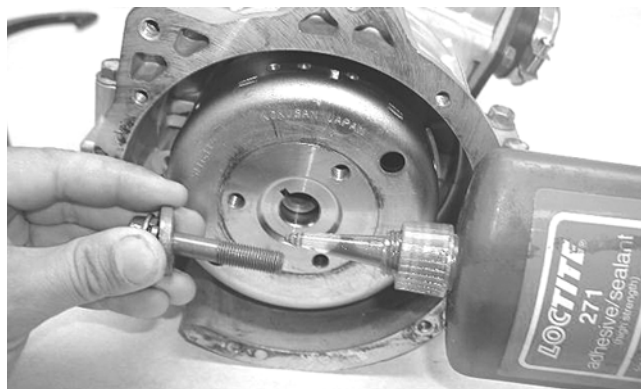
0745-878

38. Installez le capteur de calage d'allumage et collier à l'aide de vis (A) enduites de Loctite bleu n° 243. Serrez à 48 lb-po; puis avec la harnais en position, installez la tasseau de harnais et la vis à capuchon (B) (enduites de Loctite bleu n° 243) et serrez à 96 lb-po. Installez le œillet du faisceau du stator.

39. Visser deux boulons d'extracteur dans le volant, puis glisser le volant sur le vilebrequin en s'assurant que les logements de clavette correspondent. Retirer les boulons d'extracteur.

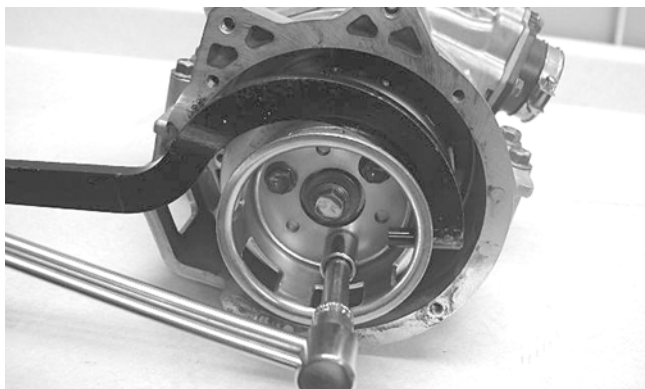
■REMARQUE: Avant d'installer le volant, essayer les cônes du vilebrequin et du volant avec un chiffon propre.

40. Appliquer du Loctite rouge n° 271 sur la vis à capuchon du volant. Serrer à la main avec une grande rondelle plate. NE PAS SERRER POUR L'INSTANT.



FC080

41. Mettre la poulie du démarreur en position. Retenir sans serrer la poulie du démarreur à l'aide de trois vis à capuchon. Immobiliser la poulie à l'aide de la clé à ergots et serrer uniformément les trois vis à capuchon à 19 lb-pi.

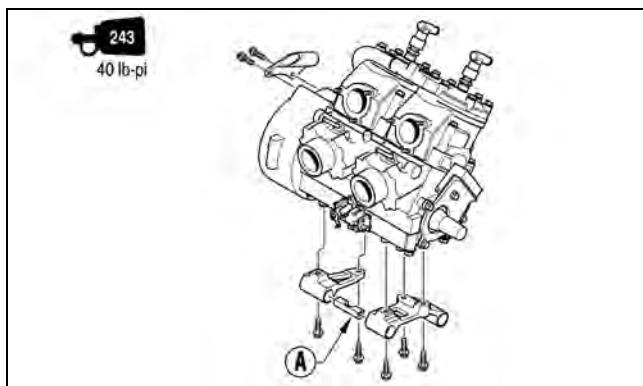


FC081

42. À l'aide de la clé à ergots, serrer le vis à capuchon du volant (de l'étape 40) à 50 lb-pi.

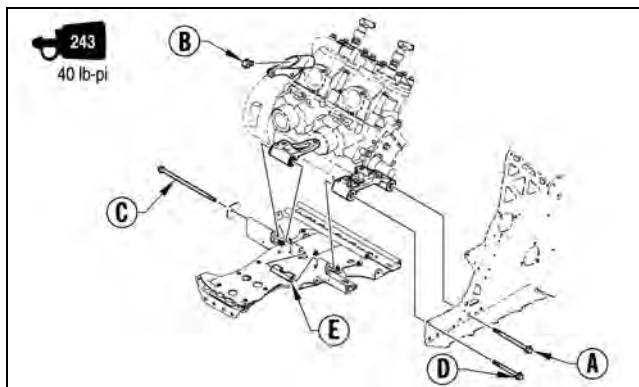
Installation du moteur

1. Le collet d'espacement (A) et les vis à capuchon associées étant orientées correctement, posez les supports du moteur du côté MAG inférieur et du côté PdF sur le carter moteur; posez ensuite le support de montage gauche sur le boîtier de la magnéto et serrez toutes les vis à capuchon (enduites de produit Loctite bleu n° 243) à un couple de 40 lb-pi.



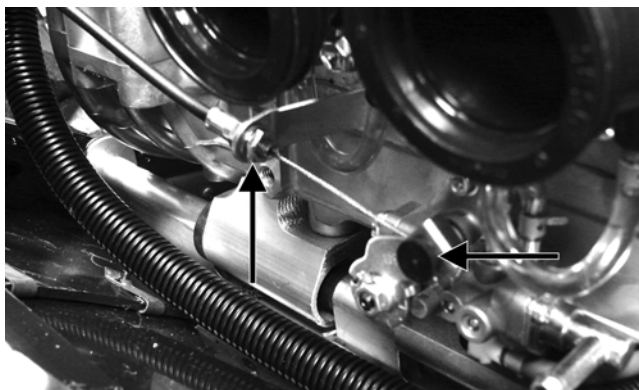
744-859A

2. À partir du côté MAG, posez le moteur dans le châssis; positionnez ensuite le moteur à ses emplacements de montage, dans le châssis. Dans cet ordre, posez la vis à capuchon (A) du côté PdF arrière et la vis à capuchon (B) fixant le support du moteur du côté MAG supérieur au châssis. Serrez les vis à capuchon seulement modérément.



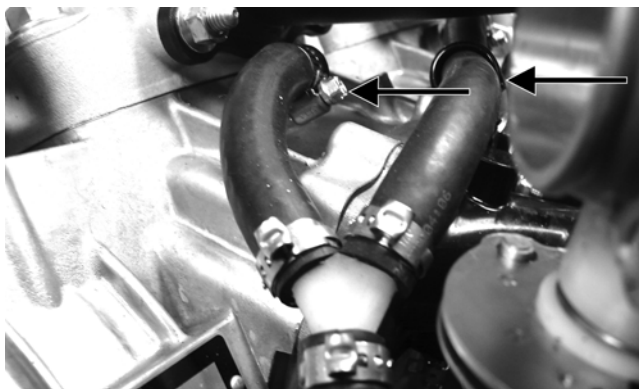
744-864A

3. Le collet d'espacement (E) du bâti-moteur étant en place, posez les vis à capuchon (C) et (D) fixant les supports de montage du moteur du côté MAG avant et du côté PdF au châssis.
4. Les attaches métalliques étant posées, serrez les vis à capuchon (A) à (D) (enduites de produit Loctite bleu n° 243) à un couple de 40 lb-pi, puis posez l'amortisseur de couple.
5. Posez le câble de pompe d'injection d'huile; attachez ensuite ce câble avec l'anneau en E, rondelle et les contre-écrous.

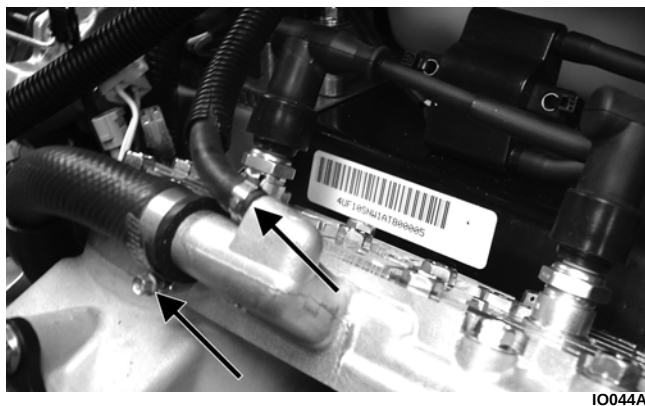


IO046A

6. Connectez les deux tuyaux de réfrigérant aux raccords coulés du carter moteur et serrez les colliers de tuyau; connectez ensuite le tuyau de réfrigérant et le tuyau d'aération à la culasse et fixez-les à l'aide des colliers de tuyau.



IO045A



IO044A

7. Posez l'ensemble du corps d'accélérateur dans les brides d'admission d'air; serrez ensuite fermement les fixations de la bride.

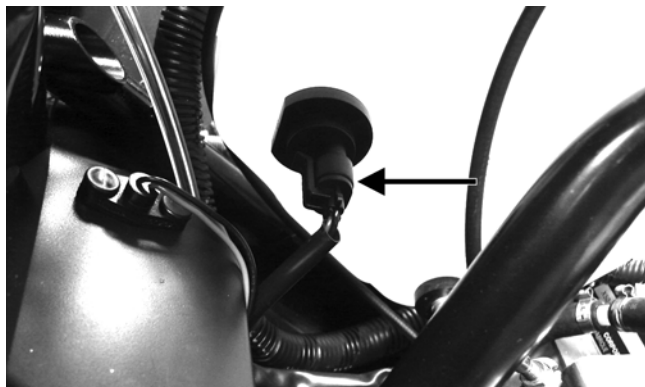
ATTENTION

Lors de la mise en place de cet assemblage, il est conseillé de laisser les fixations de la bride desserrées pour permettre le glissement vers l'avant à partir de l'emplacement de montage, afin d'éviter d'endommager les brides.

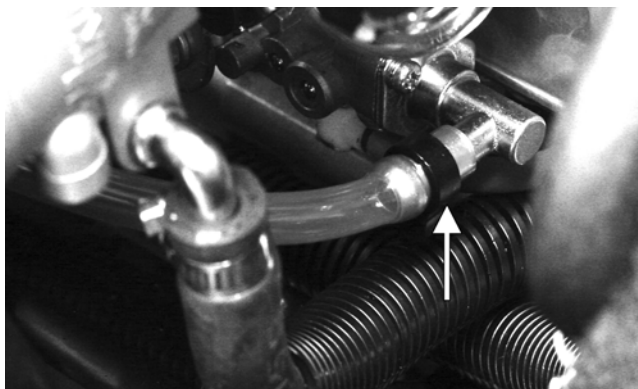


IO043B

8. Positionnez le réservoir d'huile et fixez-le avec les quatre vis à capuchon et les contre-écrous. Serrez bien; puis branchez le raccord de harnais de capteur de bas niveau d'huile au réservoir d'huile et le tuyau d'injection d'huile du réservoir d'huile au pompe d'huile.

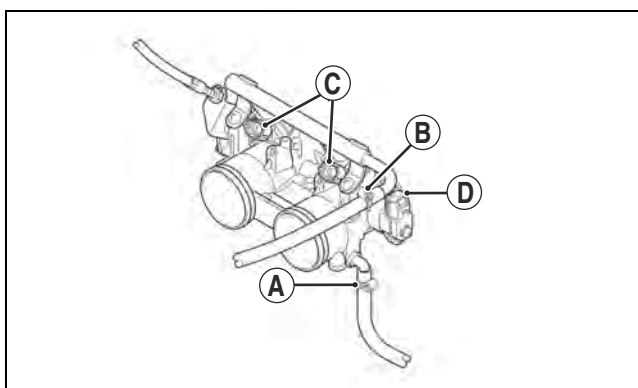


IO047A



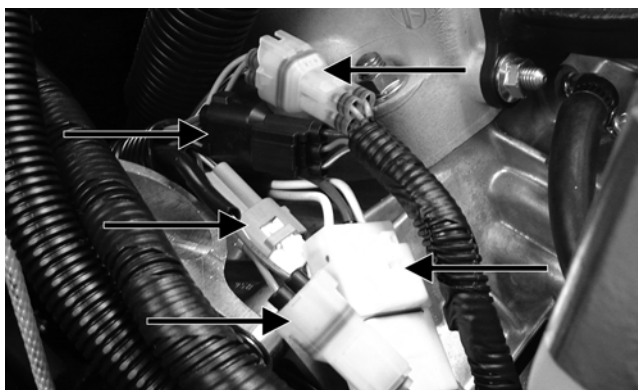
IO039A

9. Connecter le tuyau de réfrigérant (A) à l'ensemble de corps d'accélérateur; puis connectez la conduite d'alimentation en carburant (B) au tuyau d'alimentation de l'ensemble du corps d'accélérateur. Fixez-les avec le collier de serrage.



745-867A

10. Avec la harnais dirigée correct, connecter les deux raccords de harnais d'injecteur (C) et le raccord de capteur de position d'accélérateur (D) à l'ensemble du corps d'accélérateur.
11. Connectez les cinq connecteurs des faisceaux de fils d'allumage/principaux; posez ensuite la protection des faisceaux et fixez-la avec des attaches de câble.

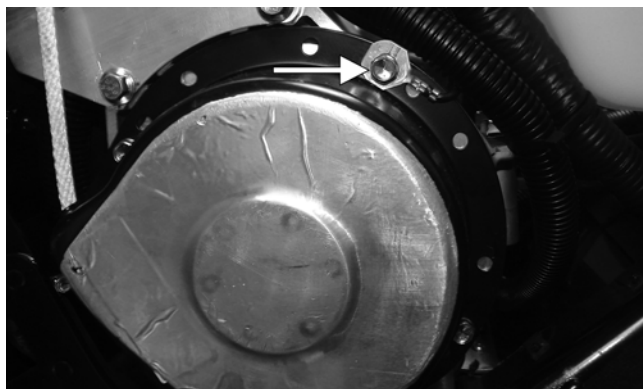


IO035A

ATTENTION

Assurez-vous que tous les faisceaux de fils et les conduites de carburant sont acheminés correctement, afin d'éviter une usure prématurée et/ou le contact avec les composants d'échappement.

12. Positionnez le lanceur à rappel avec le fil de masse et fixez le démarreur à l'aide de six vis à capuchon. Serrez à un couple de 96 lb-po.



IO034A

13. Enduisez d'un peu d'huile le boulon d'embrayage, puis positionnez l'embrayage sur le vilebrequin et fixez-le avec la vis à capuchon et la rondelle-frein. Serrez selon à 51 lb-pi.

■**REMARQUE:** En avant d'installation de l'embrayage motrice, assurez-vous pour essuyer le cône du vilebrequin et le cône de montage de l'embrayage avec un chiffon propre.

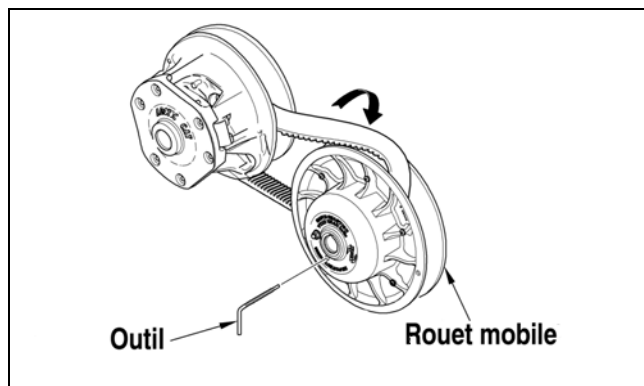
ATTENTION

Pendant l'installation de l'embrayage motrice, ne serrez pas la vis à capuchon d'embrayage avec tout type d'outil à frappeur. Serrez la vis à capuchon à l'aide d'un clé de couple à main seulement. Si vous ne serrez pas, il peut résulter dans l'endommagement au face stationnaire.

14. Posez la poulie entraînée, la clavette et le faux-arbre. Fixez avec une vis à capuchon (enduites de produit Loctite bleu n° 243) et une rondelle. Serrez selon à 20 lb-pi.

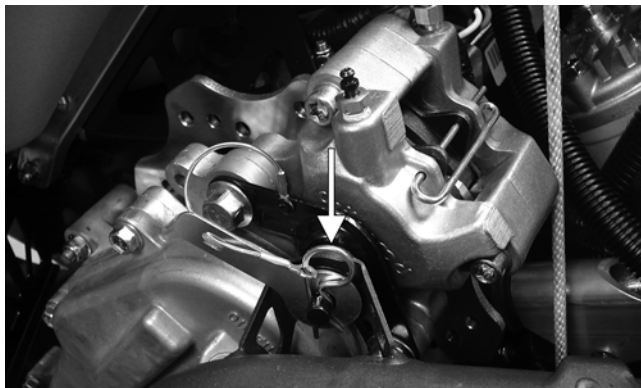
■**REMARQUE:** Une petite quantité de frein filet Anti-grippant Loctite (n/p 0678-146) appliquée sur l'arbre mené facilitera le démontage de la poulie entraînée à l'avenir.

15. Inspectez l'alignement de l'embrayage motrice/poulie menée.
16. En utilisant l'Outil de déflexion de courroie d'entraînement (n/p 0644-424), posez la courroie d'entraînement de façon à pouvoir lire le numéro de pièce; déplacez ensuite la courroie longitudinalement tout en fermant les réas pour atteindre leur fermeture complète. Vérifiez que la déflexion de la courroie est correcte.



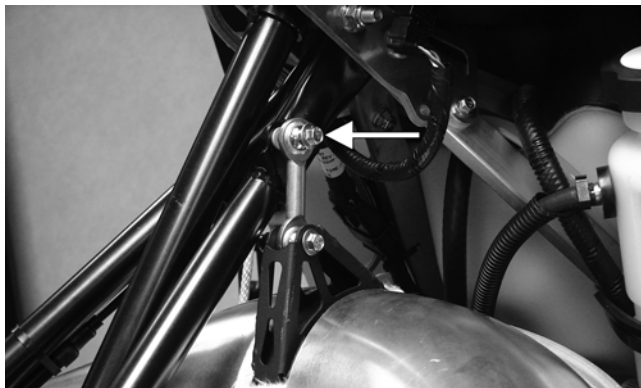
743-067B

17. Appliquez une coche fine de scellant silicone haute température au chaque ouverture d'échappement; puis installez les joints d'échappement.
18. Appliquez une coche fine de scellant silicone haute température aux surfaces de connexion du tubulure d'échappement; puis installez le tubulure d'échappement et fixez avec des écrous à bride. Serrez les écrous en alternant d'un côté à l'autre à 17 lb-pi.
19. Posez le silencieux à résonance et fixez-le au châssis à l'aide des ressorts et de l'attache en spirale.



IO033A

20. Posez la chambre d'expansion et fixez-la avec les ressorts; posez ensuite la bielle sur le longeron supérieur; fixez avec la vis à capuchon et serrez à un couple de 96 lb-po.



IO032A

■**REMARQUE:** Lorsque vous installer les ressorts de tubulure d'échappement, la pièce de crochet longue du ressort doit être fixé au tubulure d'échappement ou la défaillance prématurée du ressort se résultera.

21. L'avant de la motoneige étant relevé, ajoutez du réfrigérant jusqu'à ce qu'il soit visible au goulot de remplissage. Démarrez le moteur et laissez-le tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement; effectuez une inspection visuelle pour repérer les signes de fuite de réfrigérant ou d'essence; arrêtez ensuite le moteur et ajoutez du réfrigérant si nécessaire.

22. Effectuez un parcours d'essai ou faites fonctionner la motoneige et revérifiez le niveau du réfrigérant après 5 à 6 minutes. Vérifier la vis à capuchon de l'embrayage conformément aux spécifications.

ATTENTION

Si le moteur a été l'objet d'une révision majeure ou si une pièce importante a été remplacée, il faut appliquer la procédure de rodage établie. Sinon, le moteur pourrait subir des dommages majeurs.

Composants individuels EFI

■REMARQUE: Avec le système d'injection électronique Arctic Cat, la MCE doit recevoir une tension correcte des quatre bobines du stator (deux bobines de charge, bobine de pompe à carburant et une bobine d'injecteur) pour fonctionner comme prévu. En cas de problème, vérifier ces bobines comme décrit ci-dessous.

■REMARQUE: Pour faciliter l'essai du dispositif d'injection de carburant électronique, consultez le Manuel d'utilisation de l'analyseur d'injection de carburant électronique fourni avec l'analyseur.

Test de résistance de la bobine d'injecteur

La bobine d'injecteur montée sur le stator alimente les deux injecteurs.

1. Débrancher le connecteur à deux fils bleu/blanc du stator sur la MCE.
2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS).
3. Connecter une sonde sur chacun des fils bleus/blancs. Le multimètre doit indiquer 15,2 à 22,8 ohms.

■REMARQUE: Si l'indication n'est pas conforme aux spécifications, refaire le test. Si elle n'est toujours pas correcte, remplacer le stator.

■REMARQUE: Si le test de résistance est réussi, effectuer également un test de tension de pointe.

Test de résistance de la bobine de pompe à carburant

La bobine de la pompe à carburant alimente la pompe via la MCE.

■REMARQUE: Lorsque le moteur tourne, la tension d'alimentation de la pompe à carburant doit être de 12,3 à 12,9 volts c.c. pour un fonctionnement correct. Pour tester la pompe à carburant, procéder comme suit.

1. Débrancher la double prise à fils orange de la MCE.
2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS). Connecter une sonde sur chacun des deux fils orange.
3. Le multimètre doit indiquer 1,52 à 2,28 ohms.

■REMARQUE: Si l'indication n'est pas conforme, reprendre la mesure. Si elle n'est toujours pas correcte, remplacer le stator.

■REMARQUE: Si le test de résistance est réussi, effectuer également un test de tension de pointe.

Test de résistance de la bobine d'éclairage

La bobine d'éclairage montée sur le stator fournit l'alimentation c.a. au système d'éclairage et aux accessoires via un régulateur/redresseur. Pour tester la résistance de la bobine d'éclairage, procéder comme suit.

1. Débrancher le connecteur à trois fils du moteur.
2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS).
3. Mesurer la résistance entre les deux fils jaunes.
4. Le multimètre doit indiquer 0,08 à 0,12 ohm.

■REMARQUE: Si l'indication n'est pas conforme, reprendre la mesure. Si elle n'est toujours pas correcte, remplacer le stator.

Dépose de la MCE

1. Débrancher de la MCE fil du faisceau de câblage.
2. Retirer les deux contre-écrous et vis de la MCE sur le «spar» supérieur.
3. Retirer la MCE.

Installation de la MCE

1. Fixer la MCE au «spar» supérieur avec les vis et les contre-écrous.
2. Brancher les connecteurs du faisceau de câblage sur la MCE.

■REMARQUE: S'assurer que toutes les connexions sont propres et bien serrées.

Capteur de position d'accélérateur (CPA)

Si la motoneige est sous garantie, le capteur de position du papillon du dispositif d'injection de carburant électronique n'est pas réparable. Si le capteur ne fonctionne pas correctement, c'est tout l'ensemble du corps d'accélérateur qui doit être remplacé.

■REMARQUE: Si la motoneige est sous la garantie, de briser le sceau sur le contre-écrou de ralenti ou sur les vis cruciformes sur le capteur de position d'accélérateur annulera la garantie.

■REMARQUE: L'ensemble du corps d'accélérateur de remplacement doit arborer le même symbole que celui figurant sur les injecteurs de l'ensemble à remplacer. Le symbole est situé sur le côté dans la partie supérieure de l'injecteur.

Test du CPA

Lors de la vérification du calage de l'allumage, le stroboscope doit être connecté au fil de la bougie n° 1 (cylindre côté magnéto). Si le fil de la bougie du cylindre n° 2 est utilisé, le stroboscope peut montrer une erreur de 2° alors que le calage de l'allumage est correct.

Par exemple, le calage correct est de $12^\circ \pm 2^\circ$ avant PMH à 2000 tr/min.

Pour vérifier rapidement le fonctionnement du capteur de position d'accélérateur, mesurer le calage selon les indications du tableau puis débrancher les fils du capteur et mesurer de nouveau le calage. Si le système fonctionne correctement, le capteur indiquera un changement dans le calage. Ce «calage de sécurité» est intégré au système pour protéger le moteur en cas de défaillance du capteur de position d'accélérateur. Si ce changement n'est pas indiqué, le capteur de position d'accélérateur peut être défectueux et il doit être vérifié.

Si le calage de l'allumage n'est pas de $12^\circ \pm 2^\circ$ à 2000 tr/min, le capteur de position d'accélérateur doit être vérifié au moyen de Trousse de outil d'ajustement du TPS et d'un voltmètre numérique.

Vérifier l'outil de réglage du CPA

Avant d'utiliser l'outil de réglage du capteur de position d'accélérateur, vérifier l'état de sa pile. Cette pile est une pile de 9 volts. Vérifier l'état de la pile au moyen d'un multimètre numérique réglé sur la gamme de tension c.c. Mesurer la tension entre les sondes noir et rouge de l'outil. Insérer la sonde rouge du multimètre numérique dans le jack rouge de l'outil et la sonde noire, dans le jack noir. Le voyant d'alimentation vert de l'analyseur devrait maintenant être illuminé. Si la tension est de moins de 4,9 volts, remplacer la pile.

■**REMARQUE:** Le Harnais de test doit être branché sur l'analyseur pour contrôler la tension. Toujours vérifiez la tension de la pile est 9 volts.

Vérification du CPA

■**REMARQUE:** Avant d'utiliser l'outil de réglage du capteur de position du papillon, vérifiez l'état de sa pile.

1. Brancher le harnais Trousse de outil d'ajustement du TPS (n/p 3639-891) sur le capteur de position d'accélérateur. Brancher les sondes (rouge et noire) du multimètre numérique sur les jacks blanc et noir de l'outil de réglage du capteur de position d'accélérateur.
2. S'assurer que le câble d'accélérateur/tige de commande présente le jeu spécifié.
3. Le papillon étant en position ralenti, comparer les indications du voltmètre et du tableau. Si l'indication est conforme aux spécifications, passer à l'étape 4.

Moteur	Ralenti	Pleins gaz
500 cc	0,710 à 0,818	3,472 à 4,048

4. Abaissez lentement le levier d'accélérateur à la position pleins gaz. La lecture du compteur devrait afficher une augmentation progressive de tension jusqu'à ce que le papillon soit en position pleins gaz. Si vous remarquez que la tension est erronée ou qu'elle ne répond pas à la spécification prescrite ci-dessus, répétez cette procédure plusieurs fois pour confirmer les résultats.
5. Si la tension de la butée plein gaz demeure irrégulière ou si elle est hors spécification, remplacez le ensemble du CPA.

6. Si le capteur du corps d'accélérateur se trouve dans les spécifications décrites, déconnectez le harnais de l'outil de réglage du capteur du corps d'accélérateur. Connectez le harnais du capteur de position d'accélérateur de la motoneige au capteur de position d'accélérateur.

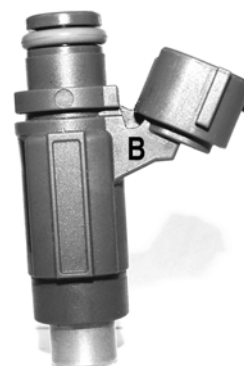
■**REMARQUE:** Avant de brancher le connecteur du harnais du capteur, enduire les broches de graisse diélectrique.

Appelé calage d'allumage «de sécurité»

Les moteurs équipés du capteur de position d'accélérateur sont dotés d'un système appelé calage d'allumage «de sécurité» protégeant le moteur contre d'éventuels dommages en cas de défaillance du capteur de position d'accélérateur. En cas de défaillance du capteur de position d'accélérateur, le moteur peut tournera normalement au ralenti, mais fonctionnera médiocrement à haut régime permettant au conducteur d'amener la motoneige en lieu sûr, avec pas de dommages au moteur.

■**REMARQUE:** Le moteur continuera de fonctionner de cette façon jusqu'à ce que le capteur de position d'accélérateur de gaz soit réglé ou remplacé.

Test de résistance de injecteur de carburant



10031

1. Débrancher le faisceau de injecteur.
2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS).
3. Mesurer la résistance entre les deux bornes d'injecteur. Elle doit être de 10 à 14 ohms.



CM039

4. Si ce n'est pas le cas, remplacer l'injecteur.

Dépose de injecteur

⚠ AVERTISSEMENT

Puisque le carburant peut être sous pression, retirez-le lentement pour relâcher la pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant; puis retirez le tuyau lentement pour relâcher la pression. Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous retirez les tuyaux de carburant.

1. Desserrer le collier de fixation du tuyau d'alimentation sur la rampe d'injection et débrancher le tuyau.
2. Débrancher le faisceau de chaque injecteur.
3. Retirer les deux vis de fixation de le tuyau d'alimentation de carburant de l'injecteur sur l'ensemble de l'accélérateur, puis retirer le tuyau des injecteurs.
4. Retirer les injecteurs de l'ensemble de l'accélérateur.

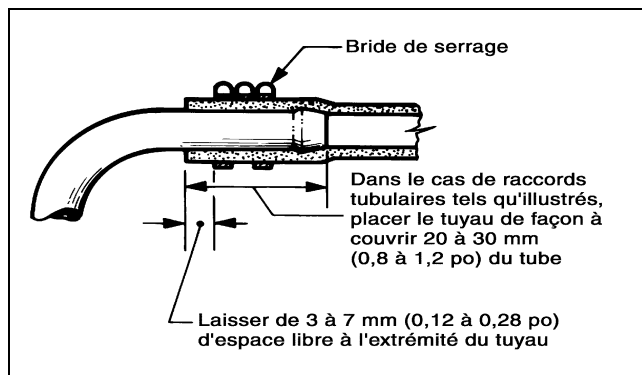


CM203A

Installation de injecteur

1. Appliquer une légère couche d'huile sur tous les joints torique et installer les joints torique inférieur et supérieur sur chaque injecteur.
2. Installer les injecteurs dans l'ensemble de l'accélérateur.
3. Mettre le tuyau d'alimentation de carburant des injecteurs en place et l'assujettir avec deux vis.
4. Brancher le tuyau d'alimentation de carburant sur la rampe d'injection et l'assujettir avec un collier.

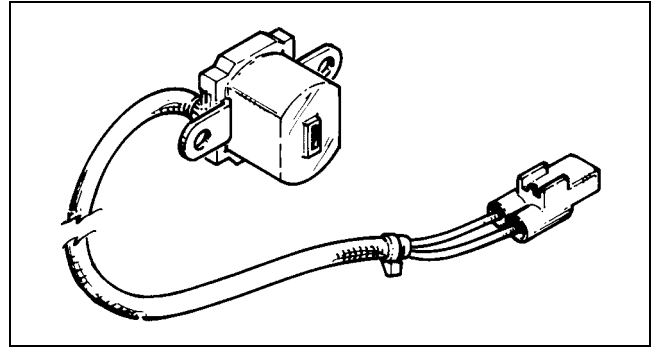
■REMARQUE: Lors du branchement du tuyau de carburant, positionner le collier comme illustré.



0729-325

5. Brancher les faisceaux de câblage des injecteurs en s'assurant que le faisceau 1 soit branché sur l'injecteur côté magnéto.

Test de résistance de capteur de calage d'allumage



0729-627

■REMARQUE: Ce capteur est situé à l'intérieur du boîtier de magnéto à côté du volant. Le lanceur à rappel et le volant doivent être retirés pour avoir accès au capteur.

1. Débrancher la capteur de calage d'allumage (vert/blanc et brun/vert) de la MCE.
2. Régler la multimètre sur la gamme de résistance (OHMS); puis mesurer la résistance entre les fils.
3. La multimètre doit indiquer 101 ohms $\pm$ 20%.

Pompe à carburant électrique

1. Retirer la visserie de fixation de la console sur le réservoir de carburant et le châssis et écarter la console.
2. Déconnecter la pompe à carburant du faisceau de câblage principal.
3. Brancher le fil positif d'une source d'alimentation 12 volts sur le fil rouge et le fil négatif sur le fil noir.
4. La pompe devrait fonctionner (on doit l'entendre tourner).

■REMARQUE: Si la pompe ne fonctionne pas, elle est défectueuse et doit être remplacée.

Régulateur de pression de carburant

Dépose

1. Brancher le Trousse de testeur de pression d'essence EFI (n/p 0644-571) sur l'entrée du régulateur.

⚠ AVERTISSEMENT

Puisque le carburant peut être sous pression, retirez-le lentement pour relâcher la pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant; puis retirez le tuyau lentement pour relâcher la pression. Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous retirez les tuyaux de carburant.



AO053

■**REMARQUE:** Un petit morceau de 3/8 po de diamètre interne est nécessaire pour effectuer les branchements ci-dessus.

2. Mettre le régulateur sous une pression de 2,0 à 2,2 kg/cm² (28 à 31,3 psi). Fermer la vanne du testeur de pression. Observer le manomètre pendant plusieurs minutes pour voir si la pression baisse. Une baisse de pression peut être due à un diaphragme déchiré, un ressort usé ou une fuite de vanne. Si le régulateur ne maintient pas la pression, le remplacer.

■**REMARQUE:** Si la pression baisse, vérifier que les branchements des tuyaux ne fuient pas.

Test de résistance de capteur de température de réfrigérant

■**REMARQUE:** Ce capteur est extrêmement sensible aux changements de température. Avant d'effectuer le test de résistance, la température du réfrigérant doit être connue. Si le moteur a tourné récemment et que le réfrigérant est chaud, la résistance sera plus faible que si le réfrigérant est à température ambiante ou plus froid. Pour un résultat précis, vérifier, à l'aide d'un thermomètre, la température du réfrigérant dans la goulotte de remplissage.

1. Débrancher le faisceau du capteur de température de réfrigérant du faisceau principal.
2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS) et mesurer la résistance entre les deux fils du capteur.
3. Comparer la résistance relevée à celle indiquée au Tableau des tensions/résistances – température de réfrigérant, dans ce manuel. Si la résistance n'est pas correcte, remplacer le capteur.

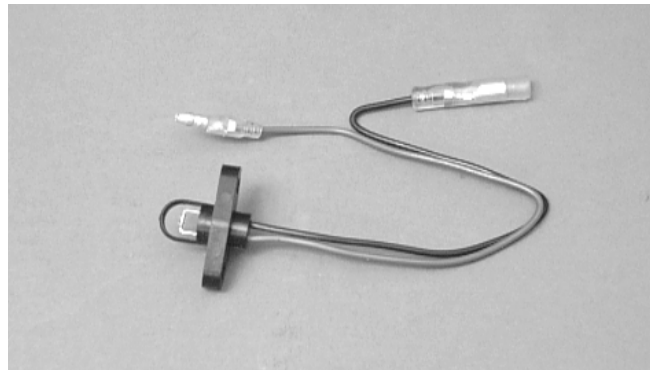
■**REMARQUE:** La tension du capteur de température de réfrigérant peut être mesurée au moyen de l'analyseur d'injection électronique.

■**REMARQUE:** Le capteur de température de réfrigérant est situé à la moitié inférieure du carter moteur. Pour retirer le capteur, le moteur doit être retiré.

Test de résistance de capteur de température d'air

■**REMARQUE:** Il est absolument essentiel de connaître la température des composants avant d'effectuer ce test. Laisser le moteur se réchauffer à température ambiante.

1. Débrancher le faisceau du capteur de température d'air.



AO135D

2. Régler le multimètre sur la gamme de résistance (OHMS) et mesurer la résistance entre les deux fils du connecteur du capteur. Comparer la résistance relevée à celle indiquée au Tableau des tensions/résistances – température d'air, dans ce manuel.

■**REMARQUE:** Le capteur de température d'air utilise une thermistance extrêmement sensible aux changements de température. La résistance change en fonction des variations de température.

Dépose de capteur de température d'air

1. Débrancher le faisceau du capteur de température d'air.
2. À l'aide d'un tournevis standard, faire levier sur chacune des extrémités du capteur pour le détacher du silencieux d'air. Conserver les deux goupilles poussoir.

Installation de capteur de température d'air

1. Mettre le capteur en place dans le silencieux d'air et l'assujettir avec les deux goupilles poussoir.
2. Brancher le faisceau du capteur de température d'air. Assujettir les fils du capteur avec des attaches de câble de façon qu'ils ne frottent pas sur d'autres pièces.

Dépose de ensemble de l'accélérateur

■**REMARQUE:** Il faut retirer la chambre d'expansion et le silencieux d'air pour cette procédure.

1. Débrancher le faisceau de câblage de chaque injecteur et du connecteur du capteur de position de l'accélérateur.
2. Débrancher les tuyaux de réfrigérant de ensemble de l'accélérateur et les boucher pour empêcher les fuites.

- Retirer le tuyau d'alimentation de carburant du collecteur de carburant.

⚠ AVERTISSEMENT

Puisque le carburant peut être sous pression, retirez-le lentement pour relâcher la pression. Placer une serviette absorbante sous le connecteur pour absorber toute vaporisation de carburant; puis retirez le tuyau lentement pour relâcher la pression. Portez toujours des lunettes de sécurité lorsque vous retirez les tuyaux de carburant.

- Desserrer les fixations de la bride.
- Sortir l'ensemble de l'accélérateur des brides, puis desserrer le contre-écrou du câble de l'accélérateur et le retirer.
- Retirez le câble de la pompe à huile.
- Retirer l'ensemble de l'accélérateur.

Installation de ensemble de l'accélérateur

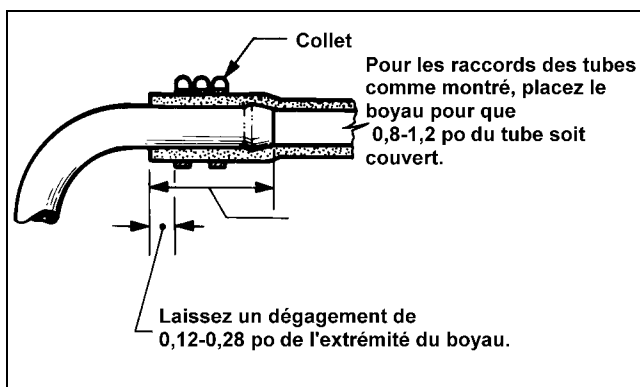
- Fixer le câble de l'accélérateur sur l'accélérateur. L'assujettir avec le contre-écrou.
- Mettre l'ensemble de l'accélérateur en place. S'assurer que les brides et les soufflets sont positionnées correctement. Assujettir avec les fixations de bride.
- Connectez le câble de la pompe à huile et assujettir avec les contre-écrous.

■**REMARQUE:** Raccorder les tuyaux de réfrigérant en premier puis installer les accélérateurs.

- Assujettir les tuyaux de réfrigérant sur l'ensemble de l'accélérateur.
- Connecter le tuyau d'alimentation au collecteur de carburant.

ATTENTION

Ces tuyaux doivent être branchés sur les raccords appropriés.



729-325C

- Brancher le faisceau de câblage sur chacun des injecteurs et sur le capteur de position de l'accélérateur.

■**REMARQUE:** Installer le silencieux d'air et la chambre d'expansion.

- Placer l'arrière de la motoneige sur une chandelle de sécurité et démarrer le moteur sans toucher l'accélérateur. Le moteur peut tourner lentement et caler. Répéter la procédure jusqu'à ce que le moteur démarre et atteigne le régime de ralenti de lui-même.

ATTENTION

Pendant l'installation des accélérateurs, assurez-vous que le tuyau d'essence est dirigé correctement pour éviter la usure et/ou le contact avec des composants de système d'échappement.

- Vérifier le système de refroidissement.
- Régler le câble de l'accélérateur/synchronisation et le câble de la pompe à huile.

Composants individuels du système de carburant

Dépose de bride de l'accélérateur

■**REMARQUE:** Il faut retirer la chambre d'expansion et le silencieux d'air pour cette procédure.

- Desserrer les colliers de fixation de l'ensemble de l'accélérateur.
- Retirer des brides de l'ensemble de l'accélérateur.
- Sur chaque bride, retirer les deux écrous, rondelles-frein et les rondelles plates qui retiennent les brides sur le cylindre, puis enlever les brides.

Installation de bride de l'accélérateur

- Appliquer une mince couche de silicone haute température sur le côté cylindre de chaque bride, puis monter les brides sur les cylindres et les assujettir au moyen de deux rondelles plates, deux rondelles-frein et deux écrous. Serrer de 96 lb-po.
- Installer les fixations sur les brides, puis placer l'ensemble de l'accélérateur sur les brides et l'assujettir avec les colliers de fixation.
- Assujettir tous les fils et les tuyaux avec des attaches de câble.

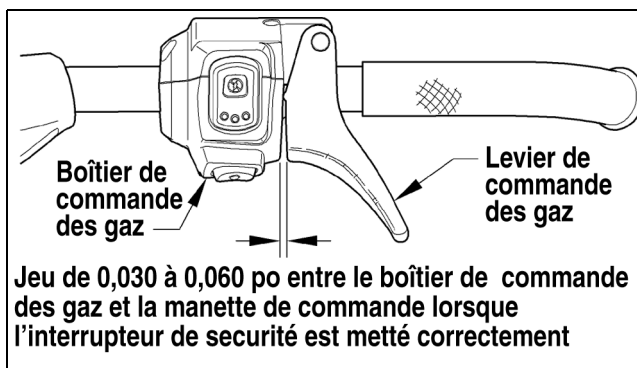
Dépose de câble de l'accélérateur

- Desserrer le tendeur de câble de l'accélérateur sur le support.
- Retirer le câble de l'accélérateur de la poulie sur l'axe de l'accélérateur.
- Retirer le clip en E de fixation du câble d'injection d'huile du bras de commande de la pompe d'injection. Mettre la rondelle de côté.
- Desserrer les contre-écrous du tendeur de câble d'injection d'huile.
- Retirer le coussinet du guidon.
- Retirer les attaches du câble de l'accélérateur.
- Retirer les câbles de l'accélérateur de l'accélérateur et de son boîtier.

Installation/réglage de câble de l'accélérateur

1. Installer le câble de l'accélérateur dans l'ensemble du contacteur de sécurité en s'assurant que le câble se mette en place avec un déclic.
2. Installer le câble de l'accélérateur sur l'accélérateur.
3. Acheminer le câble entre l'ensemble du contacteur de sécurité et l'ensemble de l'accélérateur et la pompe d'injection d'huile, en évitant les angles vifs et les pièces mobiles.
4. Attacher le câble de l'accélérateur à la poulie sur l'axe de l'accélérateur.
5. Installer le tendeur du câble d'injection d'huile sur la pompe d'injection et l'assujettir avec les contre-écrous.
6. Installer le câble d'injection d'huile sur le bras de commande et l'assujettir au moyen d'une rondelle et d'un clip en E.
7. Assujettir le câble de l'accélérateur sur la guidon et la colonne de direction au moyen des attaches de câbles.
8. Installer le coussinet du guidon.

9. Régler la tension du câble de l'accélérateur en tournant les contre-écrous dans le sens approprié jusqu'à ce que l'accélérateur présente un jeu de 0,030 à 0,060 po et que le papillon s'ouvre et se ferme complètement. Serrer fermement les contre-écrous.



0741-518

ATTENTION

Serrer l'accélérateur pour s'assurer qu'elle fonctionne librement. Si le câble de l'accélérateur se bloque ou se grippe, rectifier le problème avant de démarrer le moteur.

10. Synchroniser la pompe d'injection d'huile.

Dépannage du système de carburant

Problème: Trop riche.	
Cause	Solution
1. Code de dépannage activé 2. Pression de carburant trop élevée 3. Tuyau de retour de carburant obstrué 4. Fuite aux injecteurs	1. Remplacer le capteur défectueux. 2. Remplacer le régulateur. 3. Entretien – remplacer le tuyau – éliminer l'obstruction. 4. Remplacer les injecteurs.
Problème: Trop pauvre.	
Cause	Solution
1. Code de dépannage activé 2. Pression de carburant insuffisante 3. Tuyau d'aération obstrué 4. Filtre(s) à essence bouché	1. Remplacer le capteur défectueux. 2. Remplacer le régulateur/la pompe à carburant. 3. Retirer l'obstruction. 4. Remplacer le (ou les) filtre(s).

Dépose de la pompe d'injection d'huile

■REMARQUE: Pour effectuer l'entretien de la pompe à injection d'huile, le système d'échappement et le silencieux d'air doivent être démontés.

1. Le cas échéant, retirer de l'ensemble de l'accélérateur et fixez-les au de-là dans une position vers le haut.
2. Détacher le tuyau d'alimentation d'huile de la pompe et obturer le tuyau afin de prévenir toute perte d'huile.
3. Retirer les tuyaux d'alimentation d'huile des brides d'admission.
4. Déconnecter le câble d'injection d'huile.
5. Retirer les deux vis fixant la pompe d'injection d'huile et la pièce de retenue au carter moteur.
6. Écarter la pompe d'injection d'huile du retenue/carter moteur et mettre le joint/joint torique.

■REMARQUE: Retirez la pompe d'injection d'huile du carter moteur si le joint torique ou le joint doivent être remplacés seulement.

7. Tourner la pompe sur le côté et retirer le boulon. Conserver les deux joints rondelle. Retirer la pompe.
8. Retirer les boulons de fixation restants des clapets de retenue de la pompe. Conserver les joints rondelle.
9. Retirer les clapets de retenue. Conserver les deux joints.

Installation de la pompe d'injection d'huile

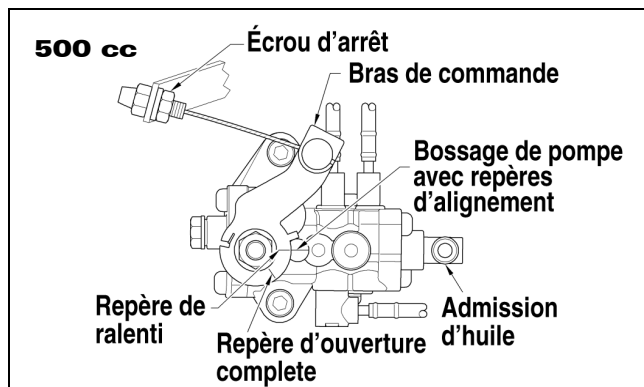
1. Sur chacun des boulons avant, installer un joint rondelle, un clapet de retenue un autre joint rondelle et monter l'ensemble sur la pompe d'injection d'huile.
2. Placer le joint et la pompe d'injection d'huile près du moteur, passer le boulon inférieur travers d'un joint, d'un clapet de retenue et d'un autre joint.

- Placer la pompe d'injection d'huile sur le moteur en s'assurant qu'elle est correctement alignée sur son pignon d'entraînement.
- Fixer à l'aide de deux vis (enduites avec Loctite bleu n° 243). Serrer à 96 lb-po.
- Connecter les tuyaux d'alimentation d'huile des brides d'admission. Les assujettir avec des colliers.
- Connecter le câble d'injection d'huile sur la pompe et l'assujettir.
- Brancher le tuyau d'alimentation d'huile sur le raccord d'entrée de la pompe d'injection d'huile. L'assujettir avec un collier.
- Purger le système d'injection d'huile.
- Vérifier la synchronisation du système d'injection d'huile (voir Synchronisation de la pompe d'injection d'huile). Serrer fermement les contre-écrous.

■**REMARQUE:** Installer le silencieux d'air et le système d'échappement.

- Installer de l'ensemble de l'accélérateur.

Inspection/régler/synchronisation de la pompe d'injection d'huile



- Déconnecter le câble de l'accélérateur de l'accélérateur lorsque le moteur est arrêté.
- Tirer le câble de l'accélérateur à la position COMPLÈTEMENT OUVERTE; puis, à l'aide d'un dispositif de serrage approprié, attacher le câble dans cette position.

ATTENTION

En attachant le câble, il faut faire attention de ne pas le tordre ou de l'endommager.

- Vérifier pour s'assurer que le repère sur le bras de commande est aligné avec le repère d'alignement se trouvant sur le bossage de pompe d'huile.
- Si les repères ne sont pas alignés, régler la synchronisation en desserrant le(s) écrou(s) d'arrêt sur le dispositif de réglage. Faire tourner les écrous d'arrêt/écrou de réglage jusqu'à ce que l'alignement correct soit obtenu. Serrer le(s) écrou(s) d'arrêt.
- Ramener l'axe de l'accélérateur/câble de l'accélérateur à la position FERMÉE.

■**REMARQUE:** Connecter le câble de l'accélérateur à l'accélérateur; puis réglez le câble/écrou de réglage afin l'accélérateur déplace d'approximativement de 3,2 (1/8 po) avant que le bras de commande de la pompe à injection d'huile commence à bouger. Ceci assurera l'interrupteur de l'accélérateur/moniteur d'allumage à fonctionner adéquatement et de prévenir l'interruption intermittent de l'allumage et les bougies d'allumage à s'encrasser lors d'un fonctionnement à bas tr/min.

ATTENTION

Assurez-vous que la tringlerie/câble de l'accélérateur a retournée à la position fermé-complètement (ralenti) et n'a reste en position ouvert-partiel et déplace librement de la position ouverte à la position fermée.

Test de la pompe d'injection d'huile

■**REMARQUE:** Ces essais doivent être faits avec la motoneige et l'huile par température chambrée de 20°-30° C (68°-86° F).



AVERTISSEMENT

Toujours porter des lunettes de sécurité lors de l'exécution de ce test.

- Débrancher le câble de pompe à huile du bras de commande sur la pompe.
- Détachez le tuyau d'alimentation d'huile entre le réservoir d'huile et la pompe à huile; ensuite retirez le tuyau d'alimentation de la pompe.
- Brancher un tuyau d'alimentation clair de longueur adéquate sur la pompe à huile puis, au moyen de l'Outil d'utilisé d'injection d'huile (n/p 0644-007), remplir le tuyau d'huile avec l'Huile Formula 50 d'Arctic Cat.

■**REMARQUE:** Utiliser un tuyau clair pendant l'effectuer de ce test pour faciliter le voir d'air dans l'équipement de test.

■**REMARQUE:** Utiliser l'Huile Formula 50 d'Arctic Cat. L'utilisation de toute autre huile pourrait causer des lectures de consommation d'huile incorrectes.

■**REMARQUE:** Lors du remplissage du tuyau d'huile, ne pas insérer l'outil tant qu'il n'est pas serré dans le tuyau. Il doit y avoir un espace suffisant autour de l'embout de l'outil et du tuyau pour permettre à l'air du tuyau de s'échapper.

- Remplir l'outil d'huile recommandée jusqu'à la ligne 0.
- Essuyer l'embout de l'outil pour éliminer l'excédent d'huile puis brancher l'outil sur le tuyau d'alimentation d'huile et retirer la poire.
- Fixer l'outil sur le réservoir d'huile en tournant l'attache en caoutchouc d'un demi tour et en le passant autour de l'outil et de la goulot de remplissage du réservoir.



AVERTISSEMENT

Garder les mains et les vêtements à l'écart de toutes les pièces mobiles ou rotatives.

7. Avec le bras de commande fixé à la position FERMÉ - PLEINS GAZ (ralenti), démarrez le moteur et faites tourner le moteur aux tr/min. recommandé pendant 3 minutes. Comparez la quantité d'huile utilisée par rapport aux spécifications sur le tableau Spécifications de consommation d'huile dans la section 1.

■**REMARQUE:** En avant de démarrage le moteur, assurez-vous que l'air n'est présent dans l'équipement de test.

8. Avec le bras de commande fixé à la position OUVERT PLEIN GAZ (ligne par ligne), démarrez le moteur et faites tourner le moteur aux tr/min. recommandé pendant 2 minutes. Comparez la quantité d'huile utilisée par rapport aux tableau dans la section 1.
9. Si le débit de la pompe d'injection d'huile n'est pas conforme aux spécifications, voir Test des clapets de retenue du système d'injection d'huile dans cette section.
10. Détacher l'outil de mesure de consommation d'huile, retirer le bouchon du réservoir, brancher le tuyau d'alimentation d'huile sur le réservoir.

ATTENTION

Lors de l'entretien du système d'injection d'huile, utiliser un mélange essence/huile à 100:1 dans le réservoir d'essence pour assurer une lubrification suffisante du moteur. Ne pas utiliser un mélange 100:1 au système d'injection d'huile causerait des dommages graves au moteur.

■**REMARQUE:** Après avoir vérifié la pompe à huile, la pompe à huile doit être correctement synchronisé avec les carburateurs/accélérateurs (voyez Inspection/régler/synchronisation de la pompe d'injection d'huile dans cette section).

Test des clapets de retenue du système d'injection d'huile

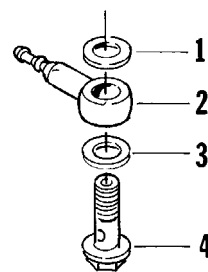
Dans le cas d'un problème de moteur causé par un manque de lubrification, les clapets de retenue de la pompe d'injection d'huile doivent être vérifiés au moyen d'une pompe à vide.

Pour tester les clapets de retenue, les démonter de l'ensemble de pompe.

1. Retirer les clapets de retenue de la pompe d'injection d'huile.

LÉGENDE

1. Joint
2. Clapet de retenue
3. Joint
4. Raccord



731-551A

2. Brancher le tuyau de la pompe à vide sur le clapet de retenue.
3. Serrer la manette de la pompe à vide et observer le manomètre de la pompe. Le clapet doit s'ouvrir à 2 à 2,3 kg (4,5 à 5 lb), puis se réinitialiser à 1,6 à 1,8 kg (3,5 à 4 lb). Si les pressions d'ouverture et de réinitialisation ne sont pas conformes aux spécifications, remplacer le clapet de retenue.
4. Noter les pressions d'ouverture et de réinitialisation du clapet, puis effectuer le test sur l'autre clapet. Les indications d'ouverture et de réinitialisation doivent être conformes aux spécifications et ne pas différer de plus de 0,6 kg (1,5 lb) l'une de l'autre. Si l'une de ces conditions ou les deux ne sont pas remplies, remplacer le clapet.
5. Si les clapets de retenue sont conformes aux spécifications mais pas la pompe d'injection d'huile, remplacer la pompe.

ATTENTION

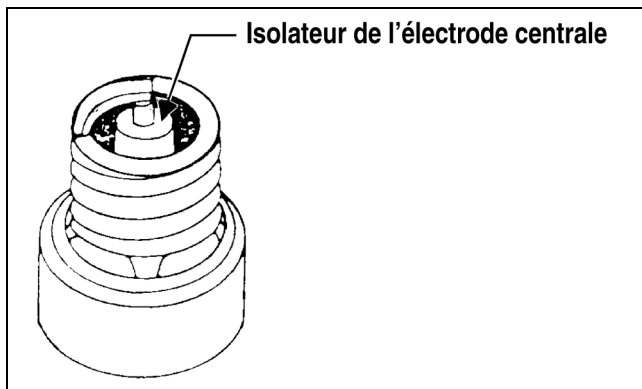
Lors de la purge du système d'injection d'huile, utiliser un mélange essence/huile à 100:1 dans le réservoir d'essence pour assurer une lubrification suffisante du moteur. Ne pas utiliser un mélange 100:1 pendant la purge du système d'injection d'huile causerait des dommages graves au moteur.

Bougies d'allumage

Le jeu correct est de 0,7 à 0,8 mm (0,028 à 0,031 po).

Vérification des bougies

Pour vérifier l'état de la bougie d'allumage et pour faciliter l'évaluation du mélange carburant/air correct, enlevez le capuchon de la bougie, retirez la et vérifiez l'état de l'isolateur de électrode centrale de chaque bougie.



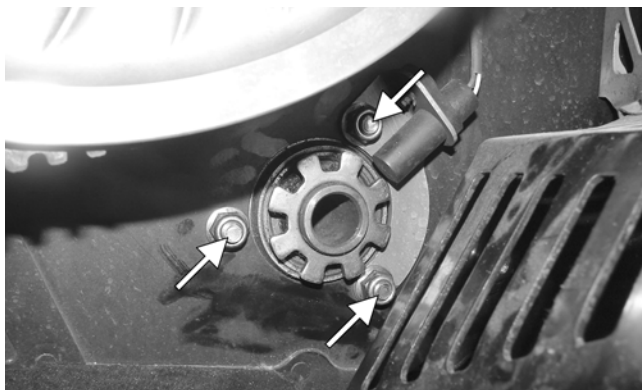
0725-048

- A. Des dépôts BRUNS CLAIRS ou BEIGES se forment sur l'isolateur d'une bougie normale (conductibilité thermique adéquate).
- B. Des dépôts GRISÂTRES ou BLANCS sur l'isolateur indiquent une surchauffe du moteur. Cette condition révèle une un mélange trop pauvre ou l'emploi de bougie non appropriées (conductibilité thermique trop élevée).
- C. Des dépôt NOIRS sur l'isolateur révèlent une ignition incomplète de l'essence dans la chambre à combustion. Cette condition peut provenir d'un mélange trop riche, d'une trop grande infiltration d'huile ou de l'emploi de bougies non appropriées (conductibilité thermique trop froide).

Système d'entraînement à chenille

Dépose

1. Retirez le capot et les panneaux latéraux de gauche et de droite et mettez-les de côté; puis déposez le silencieux à résonance.
2. Placez une chandelle de sécurité appropriée sous le pare-chocs arrière pour retirer le poids de la motoneige de la suspension arrière.
3. Retirez les trois écrous fixant le côté gauche du système d'entraînement à chenille et jetez-les.

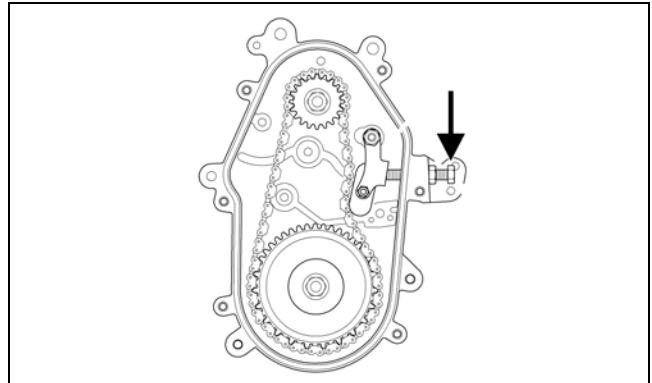


RS079A

4. Retirez les vis à capuchon fixant l'ensemble de glissière.

■REMARQUE: Il est recommandé de faire basculer la motoneige vers le côté gauche à ce point.

5. Retirez les quatre vis de fixation de l'écran de protection des orteils du côté droit; retirez ensuite les six vis à capuchon qui retiennent le couvercle du carter de chaîne. Retirez le couvercle.
6. Desserrez suffisamment le contre-écrou et le tendeur de chaîne pour retirer la chaîne et les pignons; retirez ensuite la chaîne et les pignons. Retirez l'huile de graissage de la chaîne. Jetez les deux écrous et rondelles de fixation des pignons.



744-070A

7. Retirez les trois écrous de fixation du côté droit du système d'entraînement à chenille; retirez ensuite le joint torique d'étanchéité et le roulement. Jetez les écrous et le joint torique d'étanchéité.
8. Retirez l'ensemble d'entraînement et de chenille.

■REMARQUE: C'est le moment de vérifier que les roulements ne sont ni usés ni grippés. Remplacez les pièces au besoin.

Installation

1. Positionnez l'ensemble d'entraînement de chenille et fixez le côté droit avec le roulement, un joint torique d'étanchéité neuf et des écrous neufs. Serrez à 15 lb-pi.
2. Installez la chaîne et les pignons existants et fixez-les avec des rondelles et des écrous neufs. Serrez à 50 lb-pi.
3. Serrez le tendeur de chaîne; installez ensuite le dispositif de graissage de la chaîne.
4. Mettez le couvercle du carter de chaîne en place en utilisant les six vis à capuchon existantes. Serrez à 15 lb-pi.
5. Mettez l'ensemble de glissière en place et fixez-le avec les vis à capuchon existantes. Serrez à 34 lb-pi.
6. Fixez le côté gauche du système d'entraînement en utilisant trois écrous neufs. Serrez à 15 lb-pi.
7. Mettez le silencieux à résonance, les panneaux latéraux et le capot en place.

Système de frein

Arctic Cat recommande que le système de freinage (levier, réservoir, boyau, étrier, plaquettes et disque) soit inspecté quotidiennement pour s'assurer de son bon fonctionnement et de l'absence de fuites, d'usure ou de dommages. De plus, le niveau du liquide à frein doit être vérifié avant chaque démarrage. Le niveau du liquide à frein doit se situer juste au-dessous de la marque supérieure.

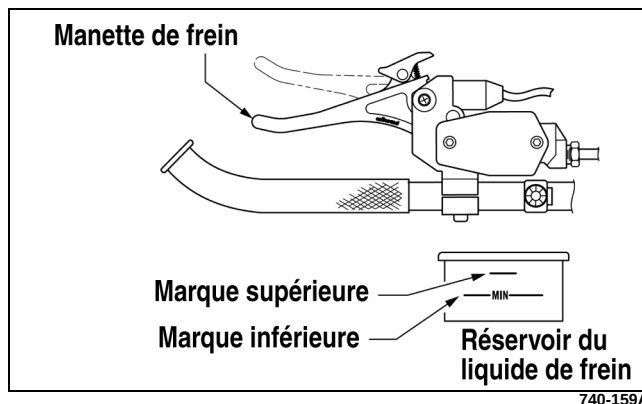
⚠ AVERTISSEMENT

NE PAS utiliser la motoneige lorsque la serrure du frein est engagée ou lorsque des composantes du système de freinage est endommagée, usée ou mal réglée. Si la motoneige est utilisée lorsque le système de freinage ne fonctionne pas correctement, de graves blessures corporelles peuvent en résulter.

Liquide de frein

Vérification et ajoutant du liquide de frein

1. Avec le réservoir étant en position horizontale, vérifier le niveau du liquide. Le niveau du liquide de frein doit se situer juste au-dessous de la marque supérieure.



2. Si le niveau du liquide de frein se situe au-dessous de la marque inférieure, retirer le couvercle du réservoir et ajouter du liquide de frein approuvé par Arctic Cat jusqu'à ce que le liquide atteigne le niveau recommandé. Installer et fixer solidement le couvercle du réservoir. Ne pas laisser l'humidité contaminer le système de freinage. Installer et fixer le couvercle du réservoir. Ne pas laisser l'humidité contaminer le système de frein.

ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. Ne pas renverser du liquide sur n'importe quelle surface de la motoneige.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas trop remplir le réservoir de liquide de frein. En remplissant trop le réservoir, on peut causer un verrouillage hydraulique du système de freinage. N'utiliser qu'un liquide de frein approuvé par Arctic Cat. Ne remplacez jamais un liquide de frein par un autre de qualité ou de type différent et ne mélangez jamais des qualités ou des types différents de liquide de frein. Les freins risqueraient de lâcher. Une perte de freinage pourrait causer des blessures graves.

Remplacement du liquide de frein

Le liquide de frein doit être remplacé régulièrement et/ou quand il a été surchauffé ou contaminé. Le liquide de frein devrait être remplacé tous les 1600 km (1000 mi) ou à la fin de la saison de motoneige, selon la première éventualité.

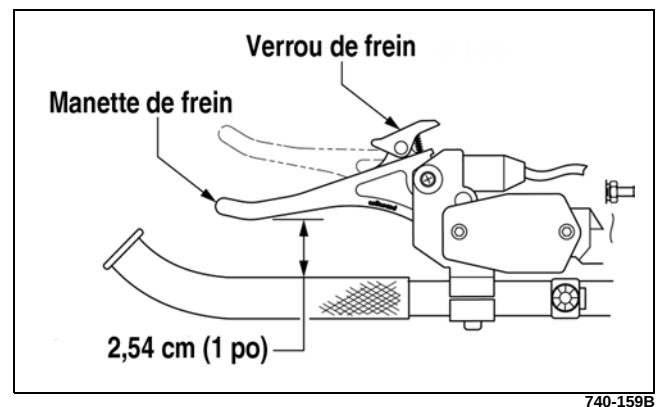
Vérification de la course du levier de frein

Avant chaque démarrage, vérifiez la course du levier de frein en suivant les étapes ci-après:

1. Appuyer à fond sur le levier de frein.

■REMARQUE: Ne pas «pomper» le levier de frein car cela faussera les résultats.

2. Mesurer la distance qui sépare le levier de frein du guidon. La distance doit excéder 1 po.



3. Si la distance est inférieure à celle spécifiée, elle doit être réglée.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser la motoneige si la distance entre le levier de frein enfoncée complètement et le guidon est inférieure à 1 po. Les freins risqueraient de lâcher. Une perte de freinage pourrait causer des blessures graves.

Purge du système de freinage

Si le levier de frein donne une sensation «spongieuse» lorsqu'elle est enfoncée, le système de freinage peut avoir besoin d'être purgé. Utiliser la procédure ci-dessous pour purger le système de frein.

1. Enlever le couvercle du réservoir et remplir le réservoir avec un liquide approuvé.

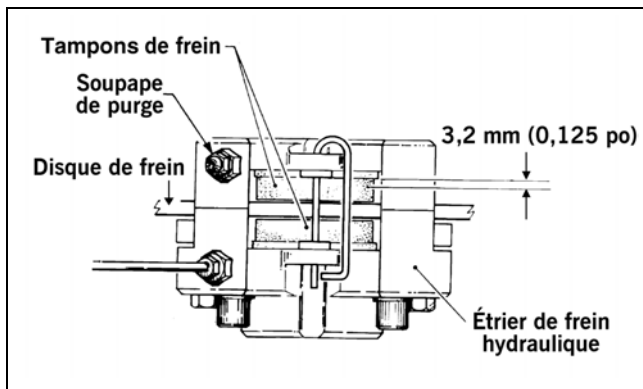
ATTENTION

Le liquide de frein est très corrosif. Éviter de verser du liquide de frein sur une surface de la motoneige.

⚠ AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement du liquide de frein approuvé. Toute substitution peut causer une perte de freinage.

2. Introduire l'extrémité d'un tuyau flexible sur la bille de la soupape de purge et placer l'autre extrémité dans un récipient.



3. Serrer lentement le levier de frein et la tenir enfoncée. Ouvrir la soupape de purge pour libérer le liquide et l'air. Quand le liquide cesse de sortir, fermer la soupape de purge; relâcher ensuite le levier de frein.

4. Répéter l'étape 3 jusqu'à ce que le liquide coule sans bulles d'air.

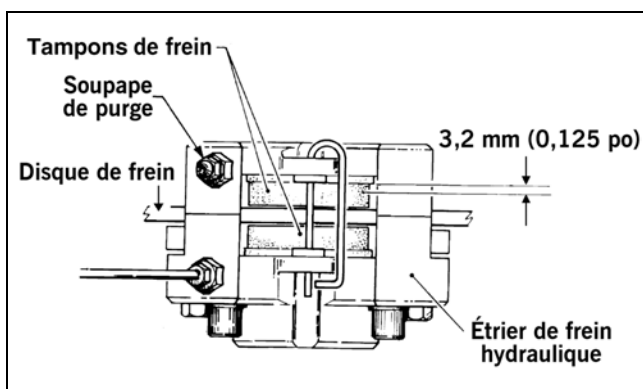
■**REMARQUE:** Il peut s'avérer nécessaire de remplir le réservoir de liquide pendant la purge.

5. Quand le liquide de frein ne contient plus de bulles d'air et que le levier de frein offre une résistance à la main, remplir le réservoir; puis installer et bloquer le couvercle. Retirer le tuyau de la soupape de purge.

Vérification/remplacement des tampons de frein

L'état des tampons de frein doit être vérifié quotidiennement. Vous devez les remplacer lorsqu'ils sont usés ou endommagés. La vérification et le remplacement se font selon les étapes suivantes:

1. Mesurez la largeur des deux tampons de frein. Elle doit être supérieure à 3,2 mm (0,125 po). Si la largeur est inférieure, remplacez les deux tampons.



2. Retirez la goupille retenant les tampons à l'assemblage de l'étrier.

3. Retirez le couvercle du réservoir de fluide pour frein; ensuite retirez la plupart du fluide pour frein du réservoir. Installez le couvercle.

■**REMARQUE:** La procédure qui précède laissera de la place au fluide, lorsque les pistons seront poussés dans le pied à coulisse pour l'installer des nouveaux tampons de frein. Le couvercle remis en place empêchera le fluide de couler.

4. À l'aide d'une paire de pince, tirez un tampon de frein hors de l'assemblage du pied à coulisse.

■**REMARQUE:** Le changement d'un tampon à la fois empêchera le piston de pousser l'autre hors du pied à coulisse.

5. À l'aide d'un outil à lame plate, poussez tout doucement et avec attention le piston dans le pied à coulisse.

6. Placez les nouveaux tampons dans l'étrier.

7. Répétez les étapes 4 à 6 pour l'autre tampon; ensuite fixez les tampons avec la goupille.

8. Retirez le couvercle du réservoir et retirez le fluide qui reste. Ensuite, remplissez le réservoir du nouveau fluide et installez le couvercle.

9. Pompez le levier du frein pour vous assurer du bon emplacement des tampons, puis relâchez.

10. Retirez le couvercle et remplissez le réservoir au niveau correct avec du nouveau fluide pour frein; ensuite installez le couvercle.

■**REMARQUE:** Suite à l'installation des nouvelles garnitures de frein, une période de rodage est requise. Conduisez la motoneige lentement et serrez le levier de freinage plusieurs fois jusqu'au début du réchauffement des tampons. Ensuite, permettez-en le refroidissement. Cette étape stabilise le matériel des tampons et prolonge leur vie.

Courroie d'entraînement

La courroie d'entraînement transfère la force de la poulie motrice à la poulie menée. Si la courroie est usée, fendillée ou étirée, la force motrice sera réduite, et la courroie peut lâcher. Il faut la remplacer. Il est essentiel d'effectuer des inspections périodiques de la courroie (au moins une fois par mois dans des conditions normales).

1. Mesurez la circonférence externe de la courroie. La courroie devrait être dans le rang recommandé en circonférence.

2. Mesurez la largeur externe de la courroie. La courroie devrait être dans le rang recommandé en largeur.

3. Assurez-vous de l'absence de fendillement, de séparations, etc.

La courroie d'entraînement devra être remplacée lorsque l'une ou l'autre des spécifications ou conditions énumérées se révélera déplorable.

■**REMARQUE:** Les courroies d'entraînement devraient être achetées chez un détaillant autorisé Arctic Cat, car elles ont été produites à partir d'un matériel de qualité afin de répondre aux exigences requises par les spécifications. Les courroies fabriquées par d'autres manufacturiers ne sont pas nécessairement soumises aux mêmes normes et critères de qualité. Par conséquent, leur emploi pourrait engendrer une défaillance prématurée et un rendement pauvre.

ATTENTION

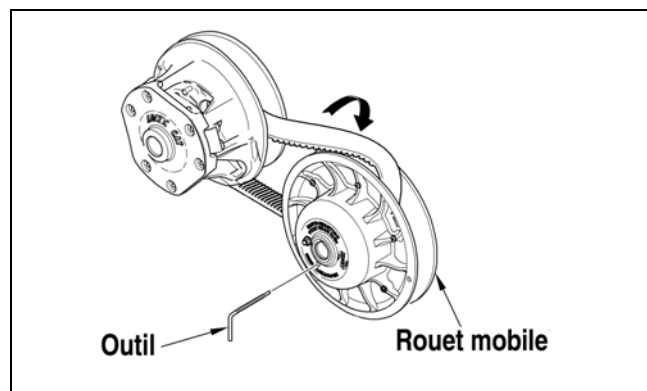
NE jamais faire tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement n'est pas installée. Il y aurait risque de dommages au moteur et d'une défaillance de la poulie motrice dûs à l'emballement excessif du moteur.

Avant de démarrer une motoneige dans des températures très froides, la courroie d'entraînement doit être retirée et réchauffée à la température de la pièce. Suite au réchauffement de la courroie, remplacez-la.

De plus, les courroies doivent être rodées pendant environ 25 milles. Suite à l'installation d'une nouvelle courroie, conduisez la motoneige sur 25 milles à une ouverture des gaz de 3/4 ou moins. Lors de l'accélération et de la décélération du moteur (sans toutefois dépasser 96 km/h [60 mi/h]), le cordon exposé sur le côté de la nouvelle courroie s'usera. La vie de la courroie en sera prolongée et la courroie obtiendra un maximum de flexibilité.

Retrait de la courroie d'entraînement

1. Retirez le capuchon de l'interrupteur à sangle coupe-contact et attendez que toutes les pièces mobiles s'immobilisent.
2. Engagez le verrou de frein.
3. Retirez le capot et retirez ensuite le panneau d'accès gauche.
4. En utilisant l'Outil de déflexion de courroie d'entraînement (n/p 0644-424), vissez l'outil dans le sens horaire dans la poulie entraînée, jusqu'à ce que la poulie mobile s'ouvre suffisamment pour retirer la courroie d'entraînement.



743-067B

5. Lorsque les poulies sont complètement séparées, tirez vers le haut sur la courroie d'entraînement et faites-la passer sur le rouet fixe jusqu'à ce qu'elle soit libérée de la poulie entraînée.
6. Quand la courroie est libérée de la poulie entraînée, sortez la courroie de l'embrayage.

Installation de la courroie d'entraînement

1. Placez la courroie (de façon à pouvoir lire le numéro de pièce) entre les réas de l'embrayage.
2. Les rouets étant complètement séparés, faites passer la courroie sur le rouet fixe.
3. La courroie d'entraînement étant positionnée correctement dans l'embrayage et sur la poulie entraînée, tournez l'outil de courroie dans le sens antihoraire, puis déplacez la courroie longitudinalement pour que les réas de poulie entraînée se ferment complètement.
4. Une fois la courroie mise en place correctement, reposez le panneau d'accès de gauche et le capot.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne faites jamais fonctionner la motoneige si le panneau d'accès et le capot ne sont pas à leur place.

5. Relâchez le verrou de frein.

Poulie menée

Démontage

1. Retirez les quatre vis à capuchon tête torx qui fixent la came au rouet mobile; puis tenez la came et en glissant d'un côté à l'autre, élevez-la vers le haut à partir de l'arbre.



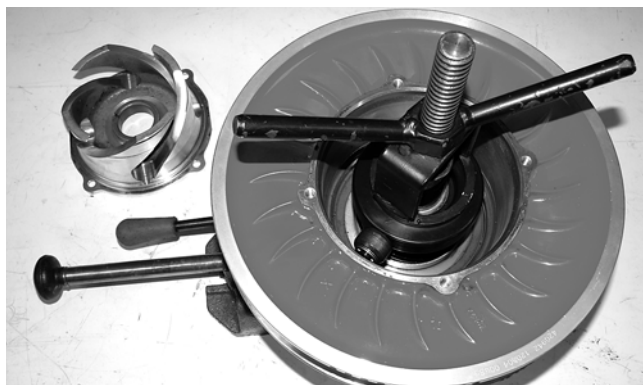
CM086



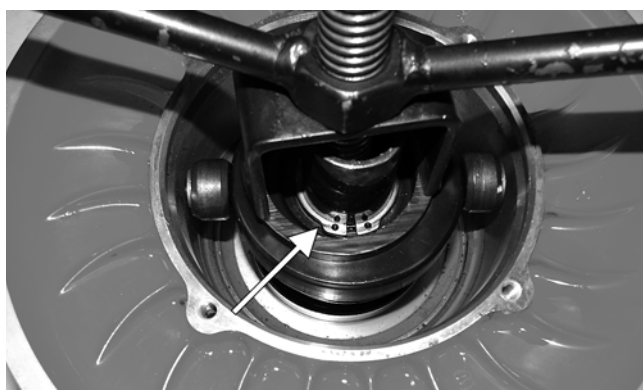
CM087

■**REMARQUE:** Si vous changez les angles de cames, déplacez la came 90° à la position optimale et fixez la came avec les huit vis à capuchon tête torx. Serrez à 5 à 6 lb-pi.

2. Avec l'Outil de compresseur de poulie menée (n/p 0644-439), positionnez l'outil sur l'ensemble de rouleau; puis comprimez l'ensemble pour permettre le retrait de l'anneau de retenue de l'extrémité de l'arbre. Retirez l'anneau de retenue.



CM088



CM089A

■**REMARQUE:** Il est recommandé de saisir l'outil de compression dans un étau ou de le boulonner à un établi solide.

3. Retirez l'outil de compression et assurez-vous d'avoir l'anneau à ressort, le croisillon, le ressort et un anneau de retenue.

■**REMARQUE:** Prenez note de la position du «X» estampé sur le rouleau en prévision de l'assemblage.

4. Retirez la rouet mobile de l'arbre de poulie menée et prenez note d'un épaisseur.

Nettoyage et inspection

1. À l'aide d'un dissolvant pour nettoyer les pièces, retirez la graisse, les débris et les impuretés de tous les composants; séchez à l'air comprimé.

2. Retirez toute accumulation de poussière de courroie d'entraînement sur le rouet fixe, la poulie mobile et les bagues en utilisant uniquement le dissolvant pour nettoyer les pièces.

ATTENTION

N'utilisez pas de laine d'acier ou de brosse métallique pour nettoyer les composants qui ont une bague; la bague serait endommagée.

3. Inspectez l'ensemble de rouleau afin d'usure ou l'endommagement.

■**REMARQUE:** Les endroits plats ou diamètre ne doivent pas être moins de 23 mm (0,925 po).

4. Inspectez l'arbre pour déceler les entailles ou les barburés.
5. À l'aide d'une balance à compression de ressort, mesurez la raideur de ressort aux hauteurs de charge correctes (ressorts secondaires mesurés à des hauteurs de charge de 2,2 et 1,1 po).

■**REMARQUE:** Si une raideur de hauteur est mesurée à moins de 10% de la hauteur de charge spécifiée, elle doit être remplacée.

6. Mesurez le diamètre intérieur de la bague de poulie mobile. Le dégagement entre la bague et l'arbre ne doit pas dépasser 0,25 mm (0,010 po).

■**REMARQUE:** Si le jeu dépasse la limite, le roulement doit être remplacé.

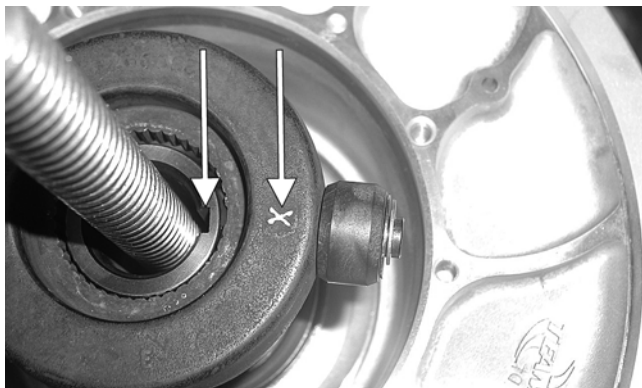
Montage

1. Installez l'épaisseur et la rouet mobile sur l'arbre de poulie menée.
2. Placez le anneau de retenue et le ressort dans la poulie menée; puis placez l'ensemble de rouleau et l'anneau de retenue sur le ressort.



FS031

3. Positionnez l'ensemble de rouleau de sorte que le repère «X» soit directement aligné avec la clavette sur l'arbre de poulie entraînée.



FS033A

4. Avec l'Outil de compresseur de poulie menée (n/p 0644-439), compressez l'ensemble de rouleau pour permettre le fixage de anneau de retenue à l'arbre.



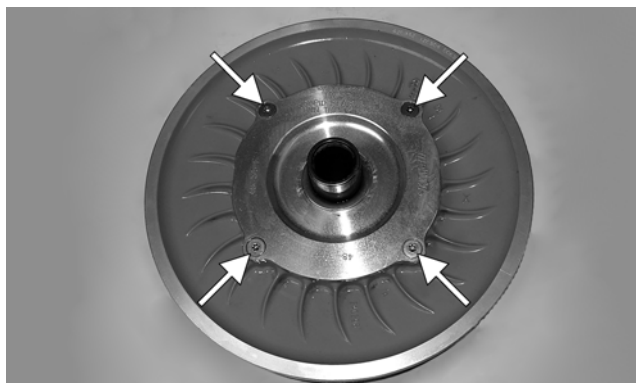
CM090

■**REMARQUE:** Tout en comprimant l'ensemble de rouleau, il peut être nécessaire de soumettre le croisillon à un mouvement de va-et-vient pour assembler correctement les cannelures.

5. Le repère «X» sur la poulie mobile étant aligné avec le repère «X» sur l'ensemble de rouleau, mettez en place la came avec l'angle désiré; puis attachez la came à la poulie mobile avec quatre vis à tête torx. Serrez à un couple de 5 à 6 lb-pi.



CM091B



CM086A

Installation

1. Faites glisser les rondelles d'alignement sur l'extrémité de l'arbre menée.
2. Installez la clé dans la clavette d'arbre mené; puis placez le faux-arbre dans la poulie entraînée. Placez la poulie entraînée sur l'arbre. Alignez sa clavette avec la clavette de l'arbre mené.

■**REMARQUE:** Une petite quantité de frein filet Anti-grippant Loctite (n/p 0678-146) appliquée sur l'arbre mené facilitera le démontage de la poulie entraînée à l'avenir.

3. Fixez la poulie menée par installant la rondelle et la vis à capuchon (enduites de produit Loctite bleu n° 243). Serrez le vis à capuchon à 20 lb-pi.

Ressorts d'amortisseur de ski

Les ressorts d'amortisseur ont été appariés aux soupapes d'amortisseur et à la suspension arrière. Ces ressorts sont le résultat de nombreuses heures d'essais et de comparaisons de conduite en utilisant différentes combinaisons de ressorts et d'amortisseurs. S'il est nécessaire de faire des changements, il existe un choix de tailles de ressorts et d'amortisseurs. Avant de faire ces changements, gardez les points suivants à l'esprit.

Ressorts plus lourds/légers

1. L'utilisation de ressorts plus lourds ou plus légers affectera le fonctionnement des amortisseurs. Des changements d'atténuation de compression ou de rebond peuvent être nécessaires pour atteindre la performance souhaitée.
2. Avec des ressorts plus lourds, l'avant sera plus agressif dans les virages car un poids accru sera transféré aux skis lors de la décélération. De même, un poids accru est transféré vers l'arrière lors de l'accélération, ce qui peut faire talonner les ressorts et les amortisseurs arrière.
3. Avec des ressorts plus légers, l'avant aura généralement tendance à «rentre» davantage. Cela pourrait faciliter les virages, mais peut faire «rouler» le châssis. Des ressorts plus légers créent généralement un balancement avant arrière accru. Ceci peut aussi améliorer la traction.

Tension de ressort trop molle

1. L'avant talonne; dur sur les pièces de l'avant.

2. Moins agressif pour tourner dans les virages en décélération et moins de poids est transféré aux skis à cause des ressorts plus mous.
3. Moins de poids est transféré à l'arrière du véhicule à l'accélération.

■**REMARQUE:** Si vous utilisez des ressorts de skis plus mous, adoucissez aussi l'arrière pour harmoniser toute la suspension.

ATTENTION

Si le ressort d'amortisseur de ski est réglé trop lâche, la retenue de ressort risque de tomber. Si le ressort est réglé au-delà de la spécification, il risque de se coincer et le régleur du ressort sera endommagé.

Entretien des amortisseurs Zero Pro (Amortisseur ski)

Cette procédure décrit les méthodes correctes de entretien des amortisseurs ski.

⚠ AVERTISSEMENT

Avant de commencer, lire d'abord l'ensemble de ces instructions pour bien comprendre la procédure. Veiller à ce que la zone de travail soit propre et que tous les outils nécessaires sont disponibles. Ces amortisseurs contiennent de l'azote sous haute pression. Toujours porter des équipements de sécurité comme des gants en latex et des lunettes de sécurité pour travailler sur les amortisseurs.

Démontage

1. Enlever les épaisseurs et les joints toriques des œillets.
2. Nettoyer l'amortisseur en entier à l'eau savonneuse. Sécher à l'air comprimé l'ensemble de l'amortisseur.

ATTENTION

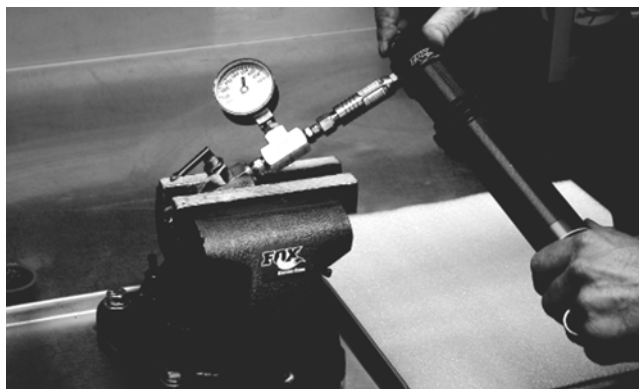
Utiliser une brosse douce pour éliminer autant de saleté et de débris que possible. Ne pas laver l'amortisseur sous pression, car cela risque de faire pénétrer de l'eau et des débris à l'intérieur et endommager les joints d'étanchéité.

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours porter des lunettes de sécurité approuvées pour travailler avec de l'air comprimé.

■**REMARQUE:** Si de l'air comprimé n'est pas disponible, utiliser une serviette propre pour sécher l'ensemble de l'amortisseur.

3. Retirer la vis à tête ronde de la soupape à azote située dans le corps de l'amortisseur.
4. Serrez une aiguille de gonflage dans un étau; insérez l'aiguille bien droit au centre de la soupape d'azote pour relâcher la pression.



FS274

⚠ AVERTISSEMENT

Orienter la soupape à azote à l'écart du visage et du corps pour éviter les blessures durant la décharge ou la charge de l'amortisseur.

5. Quand l'amortisseur est complètement déchargé, enlever l'aiguille du réservoir d'un mouvement droit et continu.

■**REMARQUE:** À ce stade, inspectez la soupape d'azote FAV3 à la recherche de signes d'usure comme des perforations sur le devant de la bille de roulement. Remplacez si besoin.

6. Immobiliser l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau avec le côté arbre en haut.
7. Avec un outil 1 3/8 po, desserrer et dévisser l'ensemble du roulement du corps d'amortisseur.



FS275

8. Enlever l'ensemble d'arbre du tube du corps et le mettre sur une serviette en papier non pelucheuse propre.
9. Enlever l'amortisseur de l'étau et verser l'huile d'amortisseur du tube du corps dans un récipient à déchets approprié. NE PAS RÉUTILISER L'HUILE D'AMORTISSEUR USÉE.
10. Avec Blocs reteneur d'amortisseur à azote (n/p 0644-486), fixez le corps d'amortisseur dans l'étau en veillant à ne pas l'écraser; ensuite, utilisez un chalumeau au propane pour chauffer le capuchon afin de ramollir le Loctite. À l'aide d'une clé anglaise ou d'une douille, retirez le capuchon du corps.



FS276

11. En utilisant un outil de réglage de profondeur d'IFP, sortez l'IFP du corps d'amortisseur. Placez l'IFP sur un chiffon propre, sans peluches ou sur une serviette.

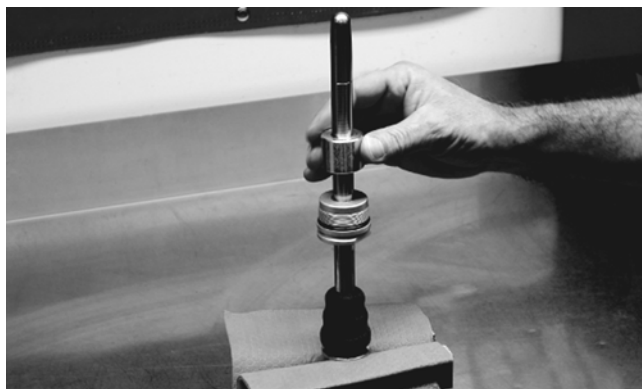


FS277

12. À l'aide d'une clé hexagonale de 1/8 po à poignée en T, retirez la vis de purge de l'IFP. Jetez le joint torique de la vis de purge, le joint torique de l'IFP et la bride de l'IFP.
13. Nettoyez et séchez l'IFP.
14. Retirez l'ensemble du corps de l'étau et nettoyez tous les composants internes; mettez l'ensemble du corps de côté sur une serviette ou un chiffon propre, sans peluches.
15. Immobiliser l'œillet de l'arbre dans un étau avec le côté piston en haut.
16. Enlever l'écrou de blocage du piston de l'extrémité de l'arbre.
17. Glissez l'ensemble du piston sur une clef à poignée en T pour conserver l'ordre de la pile de cales/piston. Retirez et jetez la bride et le joint torique du piston.
18. Faites coulisser l'ensemble du roulement et du collet d'espacement en aluminium pour les sortir de l'axe et jetez l'ensemble du roulement.
19. Vérifiez l'état de la butée de l'axe et remplacez-la si nécessaire.

Montage

1. Placez un «outil obus» d'axe à l'extrémité de l'axe; appliquez de la graisse sur l'outil et l'axe.
2. Glissez un ensemble de roulement neuf et le collet d'espacement en aluminium sur l'outil obus sur l'axe.



FS279

3. Posez un joint torique de piston neuf et une bride de piston neuve.
4. Placez l'ensemble conservé de pile de cales/piston sur l'axe; posez ensuite le contre-écrou de piston et serrez-le à un couple de 22 lb-pi.



FS280

5. Glissez le corps d'amortisseur sur l'ensemble d'axe de piston.
6. Vissez l'ensemble de roulement sur le corps d'amortisseur et serrez à la main jusqu'à ce que le joint torique soit ajusté contre le corps.
7. Allongez complètement l'axe et serrez l'amortisseur dans l'étau près de l'œillet d'axe.
8. Remplissez le corps d'amortisseur avec Huile pour amortisseurs (n/p 5639-240) à approximativement 1/2 po dessus la position de profondeur IFP.



FS281

9. Actionnez lentement le corps d'amortisseur pour purger l'air de l'ensemble pile de cales/piston.

10. Sortez l'amortisseur de l'étau; serrez ensuite les méplats du logement de roulement dans l'étau avec l'extrémité ouverte du corps vers le haut. Tirez l'axe vers le bas, en position complètement allongée. Ajoutez de l'huile selon le besoin.



FS282

11. Lubrifiez et posez le joint torique de l'IFP et la bride du piston.
12. Introduisez l'IFP dans le corps de l'amortisseur avec le côté concave vers le bas.
13. À l'aide d'un dispositif de mesure approprié, réglez la profondeur de l'IFP à 2,26 po.



FS283

14. Lubrifiez et remplacez le joint torique de la vis de purge de l'IFP; puis, tout en maintenant l'IFP avec un outil de réglage de profondeur et en utilisant une clef hexagonale de 1/8 po à poignée en T, posez la vis de purge.



FS284

15. Éliminez l'excédent d'huile restant au-dessus de l'IFP.

16. Lubrifiez et posez le joint torique neuf du capuchon du corps. Appliquez du produit Loctite vert n° 638 sur les deux premiers filets du corps d'amortisseur; vissez ensuite le capuchon du corps sur le corps et serrez-le à la main.

17. Retirez l'amortisseur de l'étau; serrez ensuite l'amortisseur dans l'étau, près de l'œillet du capuchon du corps.

18. En utilisant une clef de 1 3/8 po, serrez le roulement à un couple de 75 lb-pi.

■ **REMARQUE: Le capuchon du corps se serre aussi lors du serrage du roulement.**

19. Introduire l'aiguille droit dans le centre de la soupape à azote (en prenant soin d'orienter la soupape à l'écart du visage et du corps) et comprimer le réservoir à 17,6 kg/cm² (250 psi).



FS285

⚠ **AVERTISSEMENT**

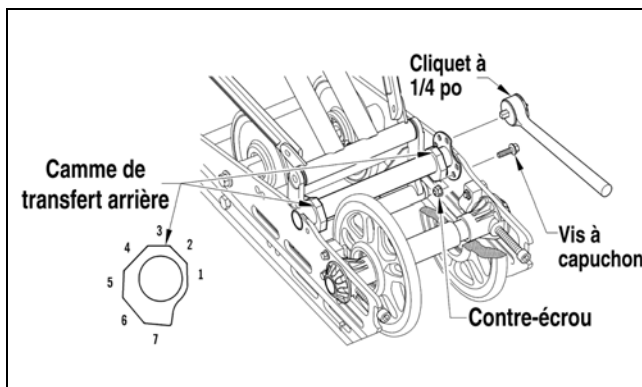
Chargez l'amortisseur en utilisant uniquement de l'azote gazeux. NE REMPLISSEZ D'AUCUN AUTRE TYPE DE GAZ. Le fait d'utiliser un autre type de gaz nuirait à la performance de l'amortisseur et peut être **EXTRÊMEMENT DANGEREUX**.

20. Poser la vis à tête ronde dans la soupape à azote. Éliminez l'huile d'amortisseur usagée.

21. Lubrifiez et posez les joints toriques et les entretoises dans les œillets.

Réglage des cames de régleur de transfert arrière

Le système de transfert a sept positions. Pour régler les cames, procédez comme suit.



741-231A

1. Desserrez la Vis à capuchon (n/p 8020-040) et Contre-écrou (n/p 8047-366) qui fixent les comes au glissière. Retirez le vis à capuchon.
2. À l'aide d'un cliquât de 1/4 po et d'une rallonge, tournez les comes à la position souhaitée.

■REMARQUE: La position 1 permet le plus de transfert de poids, alors que la position 7 en permet le moins.

■REMARQUE: Lors du réglage des comes, la position choisie doit être dirigée vers le bras arrière.

■REMARQUE: La position de came standard est la position 5.

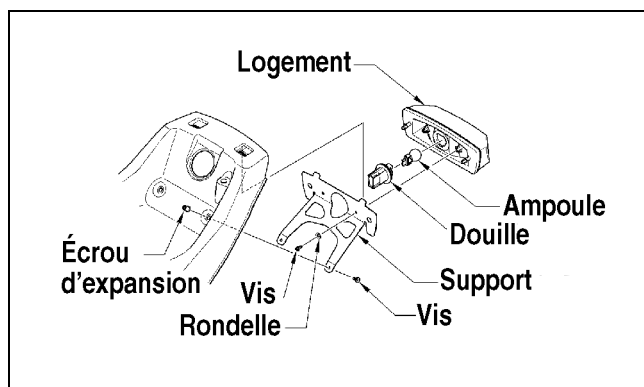
3. Posez la vis à capuchon et le contre-écrou pour immobiliser la position de la came; serrez fermement.

Lumières

L'ampoule appropriée pour le phare avant a pour n/p 0409-073. L'ampoule appropriée pour le feu arrière a pour n/p 0409-056.

Retrait et installation du feu arrière/d'arrêt

1. Retirez les vis qui fixent la lentille de feu d'arrêt/feu arrière; puis retirez la lentille.



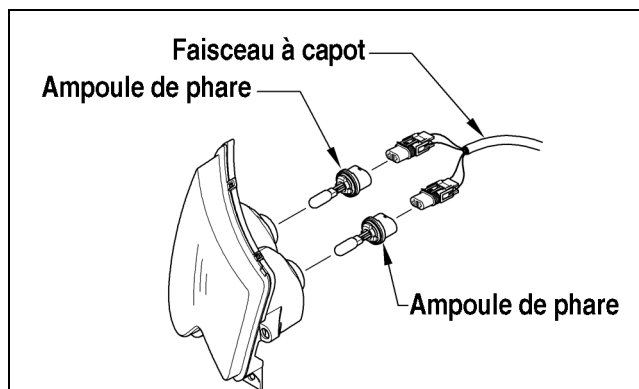
0743-077

2. Enfoncez l'ampoule et tournez-la dans le sens anti-horaire pour la sortir de la douille.
3. Posez une ampoule neuve dans la douille en l'enfonçant et en la tournant dans le sens horaire.
4. Posez la lentille et fixez-la avec les vis.

Retrait de l'ampoule du phare

■REMARQUE: Le globe de verre de l'ampoule est très fragile. MANIPULEZ AVEC SOINS. Lorsque vous remplacez l'ampoule du phare, vous devez tout d'abord retirer l'assemblage de l'ampoule du boîtier. Ne pas toucher le verre de l'ampoule. Si le verre est touché, il faut le nettoyer avec un linge sec avant de l'installer.

1. Retirez l'ampoule du logement de phare et débranchez la faisceau de fils de l'ampoule.



0743-072

Installation de l'ampoule du phare

ATTENTION

Ne touchez pas la portion en verre de l'ampoule. Si elle se voit touchée, elle doit être nettoyée avec un tissu propre et sec avant d'être réinstallée.

1. Raccordez le faisceau de fils à la base de l'ampoule du phare.
2. Insérez-la dans le logement du phare.
3. Vérifiez la ligne de vue des phares.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne faites fonctionner une motoneige que si la ligne de vue des phares a été réglée proprement. Une ligne de vue mal réglée ne fournira pas à l'opérateur la quantité de lumière nécessaire.

Lisse de ski

■REMARQUE: Les skis de cette motoneige ne sont pas équipés de barres d'usure. Pour plus de renseignements sur les barres d'usure de ski, consultez le Guide de référence du POGA actuel. Les barres d'usure de ski se vendent chez un concessionnaire de motoneiges agréé Arctic Cat.

La lisse de skis est une tige remplaçable fixée sous le ski. Elle facilite les virages, minimise l'usure du ski et permet de maintenir un contrôle adéquat de la direction. L'usure de la lisse est négligeable lorsque la motoneige est utilisée principalement dans la neige profonde. Toutefois, l'usure de la lisse est considérable lorsque la motoneige est utilisée sur terrains à mince couverture de neige. Afin de préserver les caractéristiques positives de la direction, Arctic Cat recommande la révision hebdomadaire des lisses de ski et la dépose de ces dernières lorsqu'elles sont usées à plus de la moitié du diamètre original. Les lisses de skis sont en vente chez votre détaillant autorisé Arctic Cat.

⚠ AVERTISSEMENT

En manoeuvrant votre motoneige munie de lisses de ski considérablement usées, vous risquez de compromettre le contrôle de la direction.

■REMARQUE: Vérifiez toujours le règlement officiel relatif aux barres d'usure appropriées pour l'événement auquel vous participez.

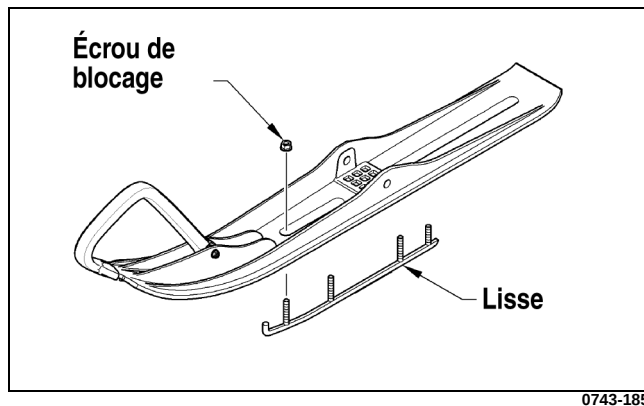
Retrait des lisses de ski

1. Enlevez l'accumulation de glace et de neige sur le ski.
2. Le réservoir d'essence étant presque vide (moins d'1/4 restant), inclinez la motoneige sur son côté gauche. Utilisez un morceau de carton pour protéger la finition du capot et la cuvette.

■REMARQUE: Avant d'incliner la motoneige sur son côté, serrez le frein et engagez le verrou de frein.

■REMARQUE: Lors de l'inclinaison de la motoneige sur son côté gauche, soutenez-la correctement sur un support de guidon pour l'empêcher de se retourner.

3. Retirez les écrous de blocage retenant la lisse au ski.



4. Retirez les lisses de skis.

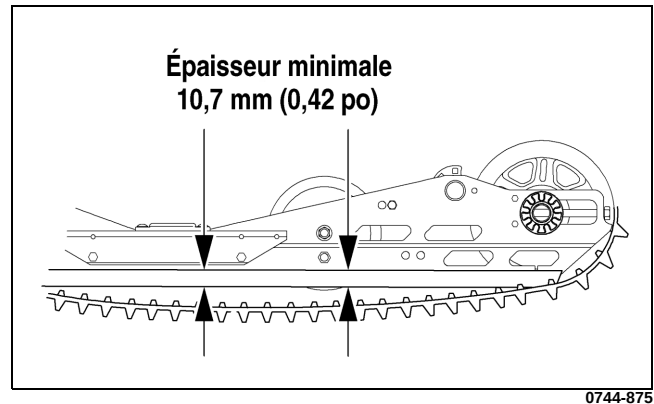
Installation des lisses de ski

1. Positionnez les lisses sur le dessous des skis.
2. Alignez les boulons de la lisse avec les trous dans le ski, puis installez les écrous de blocage. Serrez à 11-15 lb-pi.

Bandes d'usure de glissière

Arctic Cat recommande la vérification hebdomadaire des bandes d'usure de glissière et leur remplacement selon la nécessité. Mesurez la bande aux intervalles de 25,4 cm (10 po). L'épaisseur des bandes doit être de 10,7 mm (0,42 po) ou plus. Lorsque les mesures sont inférieures à celles sus-mentionnées, vous devrez remplacer les deux bandes pour prévenir l'usure prématurée ou des dommages.

■REMARQUE: Les bandes d'usure de glissière s'usent rapidement si la motoneige voyage sur un terrain à mince couverture de neige. Une neige folle est nécessaire pour refroidir et lubrifier les bandes et pour prévenir leur usure prématurée.



Conseils sur la performance

La conduite d'une motoneige de haute performance requiert une attention particulière qui n'est pas toujours nécessaire pour une motoneige à plus basse performance. Souvent, un réglage mineur amènera une grande amélioration dans la performance du véhicule. Cette section est spécialement conçue pour souligner des conditions mineures qui pourraient affecter négativement la performance, ainsi que les réglages reliés à leur correction. Soyez certains, toutefois, de lire et bien comprendre ce manuel au complet, surtout la section concernant les bougies d'allumage, l'alignement et la tension de la chenille, et la suspension.

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT — Cet enchaînement entre le moteur et l'engrenage est souvent le plus négligé. La courroie doit être bien installée dans les poulies motrice et menée. Le bon ajustement peut être vérifié en observant le dessus de la surface de la courroie. Il doit être de niveau avec le dessus ou jusqu'à 1/16 po plus haut que les 2 rouets de la poulie menée (les rouets étant complètement fermés). Si la courroie reste au-dessous ce niveau, la souffeuse à neige s'embourbera et manquera de puissance lors de l'embrayage. Son régime maximum sera moins élevé. La déflexion de la courroie est importante pour une bonne performance. Afin de corriger cette condition, déterminez premièrement si la courroie est dans les normes spécifiées (voir la sous-section Courroie d'entraînement) et la remplacer si elle est trop longue ou trop usée. Placez toujours la courroie dans la même direction, soit de façon à pouvoir lire le numéro de pièce.

POULIES MOTRICE ET MENÉE — La propreté des poulies doit être l'attention primordiale de l'opérateur. Les rouets de poulie peuvent être nettoyés de toute accumulation en utilisant un linge propre et une solution nettoyant pour pièces. Tous les points de pivotement peuvent être maintenus propres en utilisant de l'air comprimé.

ATTENTION

Utiliser l'Extracteur de poulie d'embrayage (n/p 0744-062). N'utilisez jamais d'extracteur différent car l'embrayage subirait des dégâts.

Préparation pour l'entreposage

Avant l'entreposage de la motoneige, celle-ci doit faire l'objet d'un entretien complet pour empêcher la corrosion et la détérioration des pièces. Pour préparer la motoneige pour l'entreposage, Arctic Cat recommande de procéder comme suit:

1. Nettoyer le coussin de siège avec un chiffon humide et du Protecteur de vinyle.
2. Nettoyer la motoneige à fond au tuyau d'arrosage pour déloger la saleté, l'huile, l'herbe et autres corps étrangers du cadre de glissement, du tunnel, du capot et de la cuvette. Laisser la motoneige sécher complètement. NE PAS permettre à l'eau de pénétrer dans le moteur.
3. Soulever l'arrière de la motoneige sur une chandelle de sécurité. Retirer les bottes d'admission.
4. Démarrez le moteur et laissez-le ralentir. Avec le moteur ralentissant, vaporisez un Préservateur de remisage de moteur dans les admissions jusqu'à ce que l'échappement du moteur commence à fumer beaucoup ou jusqu'à ce que le moteur commence à baisser en tr/min. Arrêtez le moteur. Installez les bottes d'admission.
5. Boucher la sortie du système d'échappement avec un chiffon propre.
6. Avec le capuchon de l'interrupteur à sangle coupe-contact retiré:
 - A. Déconnecter les conducteurs haute tension des bougies; puis retirer les bougies, connectez aux conducteurs et les mettre à la masse sur les culasses.

ATTENTION

Ne jamais lancer le moteur sans avoir mis les bougies à la masse. Ceci pourrait endommager la système d'allumage.

- B. Verser 29,5 mL (1 fl oz) d'huile à base de pétrole SAE 30 dans chaque trou de bougie et tirer lentement la poignée du lanceur à rappel environ 10 fois.
 - C. Installer la ou les bougies et connecter les conducteurs haute tension.
7. Remplir le réservoir d'essence à sa capacité nominale; ajouter ensuite le Stabilisateur de carburant Arctic Cat (n/p 0436-907) dans le réservoir d'essence en suivant les directives figurant sur le conteneur pour la proportion stabilisateur/essence. Bien revisser le bouchon du réservoir d'essence.

8. Vidanger le lubrifiant du carter de chaîne. Retirer le couvercle du carter de chaîne et vérifier l'usure de la chaîne, des pignons, du tendeur de chaîne et des rouleaux ainsi que la tension de la chaîne. Installer le bouchon de vidange, le couvercle du carter de chaîne et le joint d'étanchéité; verser ensuite de l'huile de carter de chaîne synthétique Arctic Cat (n/p 5639-038) dans l'orifice de remplissage selon les spécifications.

9. Retirer la courroie d'entraînement de l'embrayage/poulie menée. Poser la courroie sur une surface plane ou la glisser dans une gaine en carton pour empêcher son gauchissement ou sa déformation pendant le stockage.
10. Nettoyer et inspecter l'embrayage et la poulie menée.
11. Appliquer de l'huile légère sur le collier de colone de direction supérieure et sur les arbres des amortisseurs.
12. Lubrifier tous les raccords de graissage (suspension arrière) et les bellcranks avec une graisse tout température.
13. Serrer tous les écrous et boulons en s'assurant que tous les écrous et boulons calibrés soient serrés conformément aux spécifications. S'assurer que tous les rivets qui attachent les composants ensemble sont serrés. Remplacer tout rivet lâche.
14. Nettoyer et polir le capot, la console et le châssis avec le poli Nettoyant Cat (n/p 4639-371). NE PAS UTILISER DE SOLVANT. LE GAZ PROPULSEUR ENDOMMAGER LA FINITION.
15. Si possible, entreposer la motoneige à l'intérieur. Soulever la chenille du sol en bloquant l'arrière en position élevée d'une façon sécurisée. Desserrer les boulons de réglage de la chenille pour réduire la tension sur la chenille. Couvrir la motoneige avec une housse ou une bâche résistante ventilé pour la protéger de la saleté et de la poussière.
16. Si la motoneige doit être entreposée à l'extérieur, la mettre à l'abri des rayons du soleil, puis soulever toute la motoneige du sol d'une façon sécurisée. Desserrer les boulons de réglage de la chenille pour réduire la tension sur la chenille. Couvrir la motoneige avec une housse ou une bâche résistante ventilé pour la protéger de la saleté, de la poussière et de la pluie.

ATTENTION

Éviter d'entreposer la motoneige au soleil et de la couvrir avec une housse de plastique car l'humidité risque de s'accumuler et de provoquer la corrosion.

Préparation après l'entreposage

Pour assurer un fonctionnement sans problème pendant de nombreux kilomètres et de nombreuses heures, il faut préparer la motoneige correctement en début de saison. Arctic Cat recommande la procédure suivante.

1. Nettoyer la motoneige à fond. Polir tout l'extérieur.
2. Nettoyer le moteur. Retirer le chiffon du système d'échappement. Vérifier que le système d'échappement et le silencieux d'air sont dépourvus d'obstructions.
3. Vérifier tous les fils et les câbles de commande pour déceler leur usure ou effilochage. Les remplacer au besoin. Acheminer les fils et les câbles loin des pièces chaudes et des pièces tournantes avec des attaches de câble ou du ruban.
4. Inspecter la courroie d'entraînement pour détecter les fendillements et les déchirures. Vérifier les spécifications de la courroie. La remplacer si elle est endommagée ou usée. Installer la courroie d'entraînement.

■**REMARQUE:** Si l'ancienne courroie est usée sans toutefois être en mauvais état, la conserver avec la motoneige comme pièce de rechange en cas d'urgence.

5. Inspecter tous les tuyaux de carburant et d'huile pour rechercher les fissures ou les signes de détérioration. Les remplacer au besoin. S'assurer que toutes les connexions sont serrées.
6. Inspecter tout le système de freinage (niveau de liquide à frein, plaquettes, etc.), toutes les commandes, le phare, le feu arrière, le feu d'arrêt, alignement des skis, les barres d'usure des skis et le réglage du faisceau du phare; régler ou remplacer au besoin.
7. Inspecter chaque bougie. Les remplacer, régler l'écartement des électrodes ou les nettoyer au besoin.
8. Régler la tension et l'alignement de la chenille.

■**REMARQUE:** Avant d'incliner la motoneige sur son côté, serrez le frein et engagez le verrou de frein.

9. Vérifiez la pression d'air dans les amortisseurs de ski avant.
10. Vérifiez que les réglages du câble d'accélérateur et du câble de la pompe à l'huile sont corrects.
11. Serrer tous les écrous et boulons en s'assurant que tous les écrous et boulons calibrés soient serrés conformément aux spécifications.
12. S'il n'a complété lorsque la préparation pour l'entreposage, lubrifier tous les raccords de graissage (suspension arrière), axes et les bras de direction avec une graisse tout température.

Produits certifiés Arctic Cat

Huile Arctic Cat - Formulée, testée et éprouvée spécialement pour les motoneiges Arctic Cat. L'huile certifiée Arctic Cat est une formule spéciale de lubrifiants pétroliers. L'huile Arctic Cat est propre et fournit une lubrification et protection ultimes contre la corrosion. L'huile Arctic Cat est la seule huile autorisée par les ingénieurs de Suzuki et d'Arctic Cat pour usage dans les motoneiges Arctic Cat. L'huile Arctic Cat couvre en garantie les incidents reliés à la lubrification. L'huile Arctic Cat est disponible en contenants robustes, pratiques et refermables.

Lubrifiant à transmission - Le lubrifiant à transmission est une formule spéciale qui réduit la friction et combat la corrosion. Le lubrifiant à chaîne est disponible dans des contenants faciles à verser et refermables.

Lubrifiant à chaîne synthétique - Une formule spéciale qui réduit la friction et détruit la corrosion du carter de chaîne.

Stabilisateur de carburant - Un traitement de carburant pour les moteurs entreposés pendant plus de 60 jours. L'oxydation est retardée pour prévenir l'accumulation de gomme et de vernis. Les moteurs démarrent plus facilement même après l'entreposage prolongé de plus de un an. Idéal pour les motoneiges.

Antigel - 1 gallon et pré-mélangé pour l'utilisation sans avoir besoin d'ajouter d'eau.

Huile pour freins - Doit être utilisé seulement pour le système à frein hydraulique Arctic Cat.

Produit	Contenant	N/P	QTÉ/PQT
Huile à Arctic Cat APV 2-temps synthétique	55 gallons	2639-509	1
Huile à Arctic Cat APV 2-temps synthétique	1 gallon	2639-511	6/1 gallon
Huile à Arctic Cat APV 2-temps synthétique	16 gallons	2639-510	1
Huile à Arctic Cat APV 2-temps synthétique	2-1/2 gallon	2639-975	2—2-1/2 gallon
Huile à Arctic Cat APV 2-temps synthétique	1 quart	2639-512	12/1 quart
Huile à injection Formula 50	1 quart	5639-475	—
Lubrifiant synthétique pour chaîne	8 onces	5639-038	—
Lubrifiant à transmission	12 onces	0636-817	12/12 onces
Préservateur de moteur	12 onces	0436-888	12/12 onces
Graisse de tout température (Lithium)	14-1/2 onces	4639-365	10/14-1/2 onces
Vaporisateur au silicone	10 onces	0636-594	12/10 onces
Huile pour amortisseurs (Fox Racing)	1 quart	4639-345	1 quart
Stabilisateur de carburant	8 onces	0436-907	12/8 onces
Huile pour freins	12 onces	0436-908	6/12 onces
Antigel	1 gallon	0436-909	6/1 gallon
Nettoyant d'injecteur de carburant	12 onces	3639-619	12/12 onces
Huile pour amortisseurs	1 quart	5639-240	1 quart

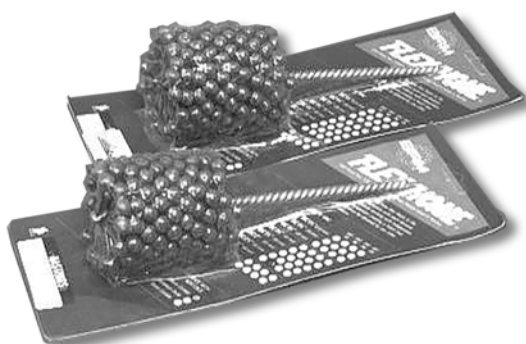
Outils Spécialisés

Pour commander tout outil spécialisé, veuillez contacter le Département de Service d'Arctic Cat Inc. 1-800-279-2281.

Boule affiloir

n/p: 0644-290	(60-64 mm)
n/p: 0644-291	(65-70 mm)
n/p: 0644-292	(72-74 mm)
n/p: 0644-293	(76-83 mm)
n/p: 0644-294	(83-88 mm)
n/p: 0644-531	(90-95 mm)
n/p: 0644-532	(96-101mm)
n/p: 0644-533	(102-108 mm)

Utilisé: Pour déglacer tout cylindres plaqués au Nicasil. Toutes sont de 320 grès et sont recommandées pour reconditionner tous les cylindres de moteur de motoneige Arctic Cat.



0644-291

Clé à écrous pour volant

n/p: 0144-007

Utilisé: Pour tenir la coupe du démarreur lors du retrait/installation de l'écrou du volant.



0144-007

Extracteur insérateur (Volant)

n/p: 0644-179

Utilisé: Pour protéger l'extrémité du vilebrequin pendant la procédure de retrait du volant.



0644-179

Extracteur de volant

n/p: 0744-040 (Trousse complète)

n/p: 0643-086 (Carrosserie)

n/p: 0643-087 (Boulon)

n/p: 0423-482 (Vis à capuchon - 6 mm)

n/p: 0423-483 (Vis à capuchon - 8 mm)

Utilisé: Pour enlever le volant hors du vilebrequin sur les modèles 2-temps Arctic Cat.



0744-040

Extracteur de roulement à billes de vilebrequin

n/p: 0144-302

Utilisé: Pour enlever les roulements du vilebrequin.



0144-302

Outil de protection de joint d'huile

n/p: 0644-219

Utilisé: Pour installer le joint d'huile sur l'arbre de commande de la pompe d'eau sur les moteurs 2-temps refroidi par liquide Arctic Cat.



0644-219

Extracteur de l'axe du piston

n/p: 0644-328 (Trousse complète)

n/p: 0643-073 (Écrou d'extraction seulement - petit)

n/p: 0643-074 (Écrou d'extraction seulement - moyen)

n/p: 0643-075 (Écrou d'extraction seulement - grande)

n/p: 0643-072 (Poignée en T avec fils)

Utilisé: Pour enlever les axes des pistons.



0644-328

Outil pour ressort

n/p: 0644-072

Utilisé: Pour enlever/installer les ressorts d'échappement.



0644-072

Outil pour ressort

n/p: 0644-554

Utilisé: Pour enlever/installer les ressorts d'échappement.



0644-554

Installateur de goujon

n/p: 0644-018 (6 mm)

n/p: 0644-019 (8 mm)

n/p: 0644-020 (10 mm)

Utilisé: Pour installer les goujons sur les cylindres et le carter.



0644-020

Plaque de surface

n/p: 0644-016

Utilisé: Pour vérifier les surfaces scellantes.

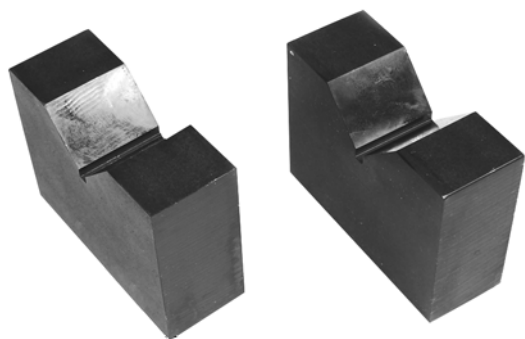


0644-016

Blocs en V

n/p: 0644-535

Utilisé: Pour vérifier la limite du vilebrequin.



0644-535

Jauge de réglage du moteur

n/p: 0144-009

Utilisé: Pour le réglage des moteurs sans allumage CDI.



0144-009

Trousse d'outil de roulement et joint d'étanchéité de la pompe à eau

n/p: 0644-557

Utilisé: Pour enlever/installer les roulements et les joints d'étanchéité de la pompe à eau du carter moteur.



0644-557

Lumière de réglage

n/p: 0644-296

Utilisé: Pour vérifier le réglage de l'allumage.



0644-296

Trousse de testeur de compression

n/p: 0444-213 (Trousse complète)

n/p: 0444-207 (Adapteur 10 mm)

n/p: 0444-093 (Adapteur 12 mm)

Utilisé: Vérifiez la compression de cylindre sur tous moteurs Arctic Cat.



0444-213

Clé hexadécimal 1/4 po (90°)

n/p: 0644-550

Utilisé: Pour régler un carburateur sur tout moteurs avec deux ou trois cylindres. Ainsi, pour tout écrous caché.

- (A. 6 mm hex)
- (B. 0,157 po tête en D)
- (C. Commande hex 1/4 po)
- (D. Lame plate)
- (E. Tête cruciforme)



0644-550

Compresseur de poulie

n/p: 0644-420

Utilisé: Pour comprimer et tenir la poulie motrice en position compressée pour le changement des bras de came et pour enlever/installer la poulie motrice si-pôle.



0644-420

Outil de compresseur de poulie menée

n/p: 0644-444

n/p: 0643-095 (A. Disque seulement)

Utilisé: Démontez/montez la poulie menée ACT et «Team Industries».



0644-444

Extracteur de poulie d'embrayage (Arctic)

n/p: 0744-062

Utilisé: Retirer la poulie d'embrayage sur tous les modèles 2010-2013.



0644-207

Outil de boulon de poulie motrice (Torx #60)

n/p: 0644-281

Utilisé: Retirez/installez le boulon de poulie motrice.

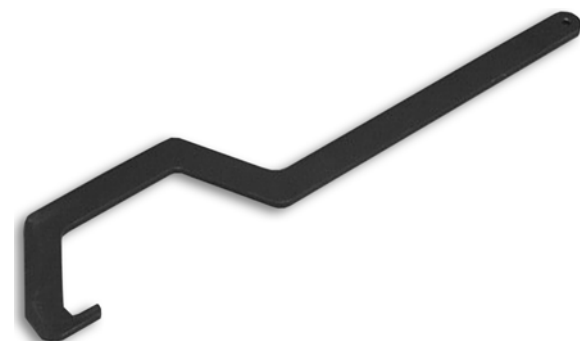


0644-281

Clé à ergots pour embrayage

n/p: 0644-136

Utilisé: Pour tenir l'embrayage à arbre rond stationnaire Comet et Arctic pendant le retrait et l'installation.



0644-136

Outil de déflexion de courroie d'entraînement

n/p: 0644-424

Utilisé: Réglez la courroie d'entraînement pour la déflexion adéquate de la courroie d'entraînement et aide pour retirer la courroie motrice sur la Sno Pro 600 avec poulie menée à «Team Industries».



0644-424

Trousse d'extracteur de l'araignée

n/p: 0644-449 (Trousse complète)

n/p: 0744-037 (Poignée)

n/p: 0744-036 (Outil d'extracteur)

n/p: 0644-380 (Support de la poulie - 33 mm)

n/p: 0744-035 (Support de la poulie - 30 mm)

n/p: 0644-138

(Douille profonde à mur mince - 1 7/16 po)

Utilisé: Pour démonter/assembler la poulie motrice Arcti-

tic.



0644-449

Outil d'installation du clip de chenille

n/p: 0644-194

Utilisé: Pour installer les clips de chenille sur les chenilles en caoutchouc Camoplast et Yokohama.



0644-194

Mèche pour trou de crampon de chenille (7 mm)

n/p: 1639-629

Utilisé: Pour percer un trou (7 mm) dans les chenilles en caoutchouc pour installer les crampons à glace.



1639-629

Trousse de outil d'ajustement du TPS (Détecteur de la position de la manette des gaz)

n/p: 3639-891 (Trousse complète)

n/p: 1686-436 (Harnais seulement)

n/p: 0644-359 (Tournevis torx #25 seulement)

n/p: 0644-344 (Tournevis torx #30 seulement)

n/p: 0644-345 (Jauge goupille seulement)

Utilisé: Pour ajuster précisément le détecteur de la position de la manette des gaz sur les modèles à carburateur et EFI.



3639-891

Trousse d'extracteur de roue lisse

n/p: 0644-570 (Trousse complète)

n/p: 0644-401 (A. Manette)

n/p: 0644-111

(B. Outil d'insertion - 1,000 po)

n/p: 0644-569

(B. Outil d'insertion - 1,560 po)

n/p: 0644-120 (C. Plaque de pivot)

n/p: 0644-118

(D. Plaque adaptateur - 1 po)

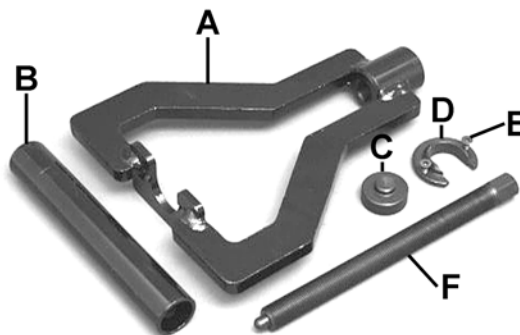
n/p: 0644-538

(D. Plaque adaptateur - 1 1/4 po)

n/p: 0623-310 (E. Vis d'assemblage)

n/p: 0644-432 (F. Boulon d'extracteur)

Utilisé: Pour enlever/installer les roues lisse du châssis.



0644-570

Protecteur de joint d'étanchéité du capuchon du roulement

n/p: 0644-268

n/p: 0644-403 (1/2 po D.E. x 3/8 po D.I.)

n/p: 0644-404 (5/8 po D.E. x 3/8 po D.I.)

n/p: 0644-542 (5/8 po D.E. x 1/2 po D.I.)

Utilisé: Pour protéger le joint d'étanchéité du capuchon sur les amortisseurs (reconstruible).



0644-404

Jauge d'emplacement de piston flottant

n/p: 0644-350

Utilisé: Localise précisément et mesure la profondeur du piston flottant sans l'utilisation de jauge à coulisse.

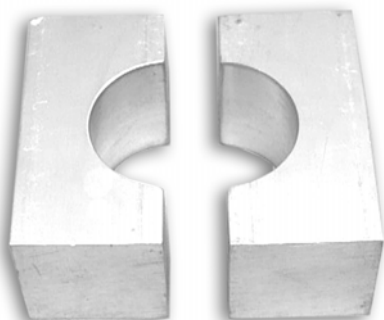


0644-350

Blocs reteneur d'amortisseur à azote (Zero Pro)

n/p: 0644-486

Utilisé: Pour tenir l'amortisseur et sécuriser pendant le démontage et l'assemblage.

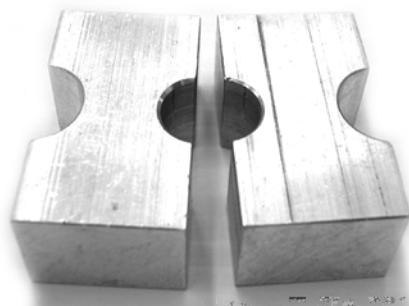


0644-334

Outil de serrage de la bielle d'amortisseur à azote

n/p: 0644-543

Utilisé: Pour tenir d'amortisseur à azote lors d'entretien sur le Sno Pro 600 2008.



0644-543

Aiguille de gonflement

n/p: 0744-020

Utilisé: Pour pressuriser d'amortisseurs avec du nitrogène.



0744-020

Remplacement de l'aiguille de gonflement

n/p: 0644-544

Utilisé: Remplace l'assemblage d'Aiguille de gonflement (n/p 0744-020).



0644-544

Bout de rechange pour l'aiguille de gonflement

n/p: 0644-539

Utilisé: Pour mettre à jour des aiguilles plus tôt d'inflation pour des amortisseurs de Fox Float Shock. En outre, pour des amortisseurs plus tôt de Fox et d'ACT.



0644-539

Régulateur au nitrogène

n/p: 0644-151

Utilisé: Pour recharger les amortisseurs à azote.



0644-151

Outil de location du piston

n/p: 0644-169

Utilisé: Pour localiser précisément le piston flottant dans l'amortisseurs (carburant reconstruisable).



0644-169

Outil de location du piston (IFP)

n/p: 0644-575

Utilisé: Pour localiser précisément le piston flottant (IFP) dans l'amortisseurs (carburant reconstruisable).



0644-575

Clef à ergots réglables pour écrou d'essieu

n/p: 0644-454

Utilisé: Réglage de l'alignement/tension de chenille (440 Sno Pro 2005).



0644-454

Clef à ergots réglables pour écrou d'essieu

n/p: 0644-558

Utilisé: Réglage de l'alignement/tension de chenille (Sno Pro 500 et 600 2010-2013).



0644-558

Outil de ressort de suspension arrière

n/p: 0144-311

Utilisé: Pour installer/enlever les bras de ressorts de la suspension arrière.



0144-311

Support bague (5/16 po)

n/p: 0644-315

Utilisé: Avec Bague à meches torx (n/p 0644-314), enlever et installer les vis à tête torx.



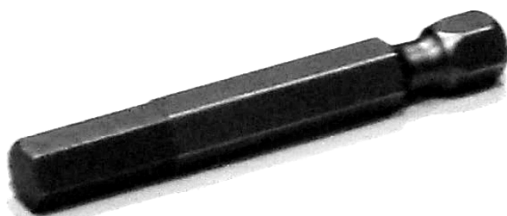
0644-315

Mèches hexadécimales (Commande hex 1/4 po)

n/p: 0644-317 (5 mm)

n/p: 0644-316 (6 mm)

Utilisé: Avec Attelage de débranchement rapide (n/p 0644-308), enlever et installer les boulons et les vis.



0644-316

Mèches à tête cruciforme (Commande hex 1/4 po)

n/p: 0644-319 (#2)

n/p: 0644-318 (#3)

Utilisé: Avec Attelage de débranchement rapide (n/p 0644-308), enlever et installer les vis à tête cruciforme.



0644-318

Remplacement des écrou-rivets

n/p: 0623-557 (1/4 x 20)

n/p: 0623-582/627 (1/4 x 20)

n/p: 0623-581 (5/16 x 18)

n/p: 0623-699 (3/8 x 16)

n/p: 0623-874 (8-32)

n/p: 0623-529/779 (10-32)

Utilisé: Avec Outil à écrou-rivet (n/p 0644-232), remplacer les écrou-rivets.



0623-557

Outil à écrou-rivet

n/p: 0644-232

Utilisé: Plier et installer les écrou-rivets.



0644-232

Mèche d'insertion d'outil à écrou-rivet

n/p: 0644-233 (1/4 x 20)

n/p: 0644-405 (10-32)

n/p: 0644-430 (5/16 x 18)

n/p: 0644-431 (3/8 x 16)

Utilisé: Avec Outil à écrou-rivet (n/p 0644-232) et Remplacement des écrou-rivets, remplaçant les écrou-rivets.



0644-233

Clé à poignée en T

n/p: 0644-257 (8 mm)

n/p: 0644-024 (10 mm)

n/p: 0644-025 (12 mm)

n/p: 0644-026 (14 mm)

Utilisé: Pour enlever ou installer les écrous ou boulons.



0644-257

Clef d'interrupteur à bascule

n/p: 0644-566

Utilisé: Déposez/reposez un interrupteur à bascule sur le modèle Sno Pro 500 de 2010-2013.



0644-566

Clé en T

n/p: 0644-021

Utilisé: Pour diriger les douilles de 3/8 pouce bien carrément.



0644-021

Attelage de débranchement rapide

n/p: 0644-308

Utilisé: Tenir Mèches torx (page 83), Mèches hexadécimales (page 81), et Mèches à tête cruciforme (page 81).



0644-308

Pompe de test d'aspiration

n/p: 0644-131

Utilisé: Pour vérifier des composantes des fuites d'air.



0644-131

Mèches torx (Commande hex 1/4 po)

n/p: 0644-312 (#25)

n/p: 0644-393 (#27)

n/p: 0644-215 (#30)

n/p: 0644-313 (#40)

Utilisé: Avec Attelage de débranchement rapide (n/p 0644-308), enlever et installer les vis à tête torx.



0644-312

Bague à mèches torx

n/p: 0644-314

Utilisé: Avec Support bague (n/p 0644-315), enlever et installer les vis à tête torx.



0644-314

Trousse de testeur de pression d'essence EFI

n/p: 0644-571

Utilisé: Vérifier pression d'essence.



0644-571

Outil d'utilisé d'injection d'huile

n/p: 0644-007

Utilisé: Pour mesurer la bonne quantité d'huile utilisée par la pompe à huile pendant une période donnée.



0644-007

Déclaration de conformité

Application des directives du conseil: Directive EMC 2004/108/EC

Directive EMC 2006/42/EC

Émis par la Commission européenne.

Type de l'équipement: Motoneige

Marque de fabrication: Arctic Cat

Numéros des modèles: S2014ACCPRUSG

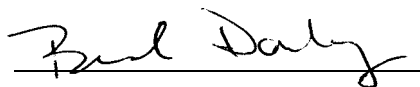
Les standards dont la conformité est déclarée:

EMC: EN 55012, EN 61000-6-2

De machinerie: EN 12100:2010

Fabricant (si ce n'est pas l'agent émettant): Arctic Cat Inc.
601 Brooks Ave. S.
Thief River Falls, MN
56701 USA

Je, le sous-signé, déclare par la présente que l'équipement spécifié ci-dessus se conforme à la (aux) directive(s) et au(x) standard(s) comme spécifié.



Brad Darling
Vice-président/directeur général - Division motoneige

REMARQUES

REMARQUES

