

TABLE DES MATIÈRES

MOTEUR	03-02-1
ORGANIGRAMME DE DÉTECTION DES FUITES DU MOTEUR.....	03-02-12

SYSTÈME D'ALIMENTATION DE CARBURANT ET D'HUILE	03-03-1
---	----------------

TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE	03-04-1
TRANSMISSION	03-04-1
SYSTÈME DE FREINAGE	03-04-7
FREIN MÉCANIQUE	03-04-7
FREIN HYDRAULIQUE	03-04-7
FREINS MÉCANIQUE ET HYDRAULIQUE.....	03-04-8

SYSTÈME ÉLECTRIQUE	03-05-1
---------------------------------	----------------

SYSTÈME DE SUSPENSION ET CHENILLE	03-06-1
--	----------------

MOTEUR

Le tableau ci-dessous a été conçu pour venir en aide au mécanicien lorsque vient le moment de déterminer la source d'un problème. On devrait s'y référer en tout temps. Il se peut qu'un modèle particulier ne soit pas concerné par certaines causes ou corrections.

SYMPTÔME	RETOUR DE FLAMME AU CARBURATEUR.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier les bougies.</p> <p>a. Accumulation de calamine causée par une ou des bougies défectueuses. <i>Nettoyer toute accumulation de calamine et remplacer les bougies.</i></p>
	<p>2. Vérifier le réglage de l'allumage.</p> <p>a. Trop d'avance à l'allumage. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>3. Vérifier le carburateur.</p> <p>a. Conduits de carburant obstrués. <i>Nettoyer le carburateur et installer un ou des filtres neufs.</i></p> <p>b. Niveau de carburant trop bas. <i>Régler le niveau du flotteur selon les caractéristiques.</i></p>
	<p>4. Vérifier le système de refroidissement.</p> <p>a. Courroie de ventilateur lâche. <i>Ajuster ou remplacer la courroie de ventilateur (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>b. Niveau d'antigel bas. <i>Ajuster le niveau d'antigel. Vérifier ensuite les colliers et les boyaux.</i></p> <p>c. Bouchon du réservoir défectueux. <i>Remplacer le bouchon.</i></p> <p>d. Présence d'air dans le système. <i>Purger le système.</i></p>

SYMPTÔME	LE MOTEUR ARRÊTE SUBITEMENT À HAUT RÉGIME ET/OU AVEC UNE LÉGÈRE CHARGE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. S'assurer que tous les câbles de masse sont bien branchés.

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LE MOTEUR ARRÊTE SUBITEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Effectuer la vérification d'étanchéité au niveau du moteur. Voir l'ORGANIGRAMME DE DÉTECTION DES FUITES DU MOTEUR. Grippage possible du ou des pistons.</p> <p>a. Perte d'étanchéité par un joint ou un anneau d'étanchéité ou les deux. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses.</i></p>
	<p>2. Grippage aux «4 coins» du ou des pistons.</p> <p>a. Accélération trop rapide d'un moteur non réchauffé, expansion du piston plus rapide que le cylindre. <i>Remplacer le ou les pistons. Prier le conducteur de se référer à la section DÉMARRAGE du Guide du conducteur.</i></p>
	<p>3. Grippage du ou des pistons du côté échappement (la couleur du dessus du piston est adéquate).</p> <p>a. Boyau de ventilation du réservoir de carburant plié. <i>Relocaliser le boyau.</i></p> <p>b. Fuites aux raccords des conduits de carburant ou conduits de carburant endommagés. <i>Remplacer le ou les conduits défectueux.</i></p> <p>c. Obstruction de débit de carburant au carburateur (particules étrangères dans le pointeau ou vernis dans le carburateur). <i>Nettoyer le ou les carburateurs et installer un ou des filtres neufs.</i></p> <p>d. Degré thermique des bougies trop élevé. <i>Remplacer par des bougies d'un degré thermique approprié (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>e. Réglage de l'allumage incorrect. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>f. Restriction dans le système d'échappement. <i>Remplacer.</i></p> <p>g. Taux de compression trop élevé. <i>Installer des pièces d'origine.</i></p> <p>h. Calibrage du carburateur trop pauvre. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>i. Soupape à clapet mal réglée ou endommagée. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir MOTEUR 593) ou remplacer par une soupape à clapet tel que recommandé par Bombardier.</i></p> <p>j. Mauvaise qualité d'huile. <i>Utiliser de l'huile à injection BOMBARDIER.</i></p> <p>k. Silencieux d'admission d'air mal scellé. <i>Remplacer la rondelle isolante du silencieux d'admission d'air.</i></p>

	<p>4. Calotte de piston fondue et/ou trouée, section fondue au niveau de l'emplacement de l'ouverture du ou des segments.</p> <p>a. Points chauds dans la chambre de combustion produisent l'allumage du mélange avant le point mort haut causé par la combustion incomplète d'une huile de mauvaise qualité. <i>Nettoyer les accumulations de résidus dans la chambre de combustion et remplacer le ou les pistons. Utiliser de l'huile à injection BOMBARDIER.</i></p> <p>b. Degré thermique des bougies trop élevé. <i>Remplacer par des bougies conformes aux caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>c. Réglage de l'allumage trop avancé. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>d. Qualité de carburant inadéquate. <i>Utiliser du carburant approprié.</i></p> <p>e. Calibrage du carburateur trop pauvre. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>5. Piston grippé sur toute la circonférence, surface sèche.</p> <p>a. Manque d'huile, conduit endommagé ou pompe à injection défectueuse. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses.</i></p> <p>6. Rainures du côté admission du piston seulement.</p> <p>a. Film d'huile détruit par de l'eau (aspiration de neige dans le moteur). <i>Remplacer le ou les pistons et vérifier l'étanchéité du système d'admission.</i></p> <p>7. Couleur foncée du piston, grippage des côtés admission et échappement.</p> <p>a. Courroie de ventilateur brisée ou desserrée. <i>Remplacer la courroie ou régler sa tension (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>b. Fuites dans le système de refroidissement causant un niveau trop bas. <i>Serrer les colliers de serrage, ou remplacer la ou les pièces défectueuses. Remplir d'antigel au niveau approprié, le système de refroidissement.</i></p> <p>c. Obstruction par des particules étrangères du pointeau et/ou du gicleur principal. <i>Nettoyer le ou les carburateurs.</i></p> <p>8. Piston(s) fissuré(s) ou brisé(s).</p> <p>a. Piston(s) fissuré(s) ou brisé(s) en raison d'un jeu cylindre/piston trop élevé ou d'un surrégime du moteur. <i>Remplacer le ou les pistons; vérifier le jeu cylindre/piston (voir FICHES TECHNIQUES). Ajuster la poulie motrice selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES) et/ou nettoyer les flasques des poulies s'ils sont contaminés par un corps gras.</i></p>
--	---

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LA SURFACE DES SEGMENTS ET DU CYLINDRE EST RAINURÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la qualité de l'huile. a. Mauvaise qualité d'huile. <i>Utiliser de l'huile à injection BOMBARDIER.</i>
	2. Vérifier la pompe à injection et ses boyaux. a. Mauvais ajustement de la pompe à injection et/ou boyaux défectueux. <i>Ajuster la pompe selon les caractéristiques (voir MOTEUR) et/ou remplacer le ou les boyaux.</i>

SYMPTÔME	LE MOTEUR N'A PAS SA PLEINE PUISSANCE ET/OU N'ATTEINT PAS SON RÉGIME DE FONCTIONNEMENT MAXIMUM.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'état des bougies. a. Bougies encrassées. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier la présence d'eau dans le carburant. a. Il y a de l'eau dans le carburant. <i>Vider le système d'alimentation et remplir de carburant approprié.</i>
	3. Vérifier les points du symptôme LE MOTEUR MANQUE DE CARBURANT (voir Système d'alimentation de carburant et d'huile).
	4. Vérifier les réglages du carburateur ou la propreté. a. Réglage incorrect du carburateur ou encrassement. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES) ou nettoyer.</i>
	5. Vérifier la courroie d'entraînement. a. Courroie usée. <i>Remplacer si la largeur est moins de 3 mm (1/8") de la dimension nominale (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	6. Vérifier le réglage de la chenille. a. Tension trop élevée et/ou alignement incorrect. <i>Aligner la chenille et ajuster à la tension requise selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	7. Vérifier la poulie motrice. a. Vis de calibrage incorrectement ajustées (poulie TRA) et/ou douille(s) usée(s). <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES) et/ou remplacer la ou les douilles.</i>
	8. Vérifier la poulie menée. a. Douille usée et/ou tension du ressort. <i>Remplacer et/ou ajuster la tension du ressort selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	9. Vérifier le système d'échappement. a. Restriction. <i>Remplacer.</i>

	<p>10. Vérifier le réglage de l'allumage.</p> <p>a. Baisse de puissance causée par un retard à l'allumage. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>11. Vérifier la compression du moteur.</p> <p>a. Piston(s) et segment(s) usé(s). <i>Remplacer (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>12. Vérifier le système de refroidissement du moteur.</p> <p>a. Le moteur surchauffe; tension inadéquate de la courroie de ventilateur. <i>Ajuster la tension de la courroie de ventilateur (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p> <p>b. Le moteur surchauffe; le niveau d'antigel est bas, le bouchon ne pressurise pas le système ou il y a de l'air dans les canalisations. <i>Rectifier le niveau d'antigel, remplacer le bouchon, purger le système de refroidissement.</i></p>
	<p>13. Vérifier la soupape à clapet.</p> <p>a. Étanchéité et/ou ouverture non conforme. <i>Remplacer ou régler. Consulter la sous-section appropriée dans MOTEUR.</i></p>

SYMPTÔME	LE MOTEUR DÉTONNE À SON RÉGIME MAXIMUM.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier le type de carburant utilisé.</p> <p>a. Indice d'octane trop bas et/ou taux d'alcool trop élevé. <i>Utiliser le type de carburant recommandé.</i></p>
	<p>2. Vérifier le type de bougie.</p> <p>a. Bougies d'un degré thermique inapproprié. <i>Installer des bougies tel que requis selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>3. Vérifier le système d'échappement.</p> <p>a. Trop de restriction. <i>Remplacer.</i></p>
	<p>4. Vérifier le réglage de l'allumage.</p> <p>a. Trop d'avance à l'allumage. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>5. Vérifier le calibrage de carburateur.</p> <p>a. Composants de carburateur encrassés ou inappropriés ou les deux. <i>Nettoyer ou remplacer selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i></p>
	<p>6. Vérifier le taux de compression et le volume de chambre de combustion.</p> <p>a. Taux de compression trop élevé. <i>Installer des pièces d'origine.</i></p>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LE MOTEUR TOURNE, MAIS NE DÉMARRE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les interrupteurs. a. L'interrupteur d'allumage, l'interrupteur d'urgence ou le capuchon coupe-circuit est à la position ARRÊT. <i>Placer tous les interrupteurs en position MARCHE. Si le problème persiste, brancher ensemble les fils NO/VE et NO/BC de l'interrupteur DESS (du côté du faisceau).</i>
	2. Vérifier la soupape de carburant. a. Ouvrir complètement la soupape de carburant.
	3. Vérifier le niveau de carburant. a. Le mélange n'est pas assez riche pour faire démarrer le moteur lorsqu'il est froid. <i>Vérifier le niveau du réservoir de carburant et utiliser l'étrangleur.</i>
	4. Vérifier les bougies. a. Bougies défectueuses (aucune étincelle). <i>Remplacer les bougies.</i>
	5. Vérifier la quantité de carburant que les bougies ont reçue. a. Moteur noyé (lorsque les bougies sont enlevées, elles sont humides). <i>Ne pas trop utiliser l'amorceur ou l'étrangleur. Enlever les bougies humides et amener le commutateur d'allumage à la position ARRÊT. Faire tourner le moteur manuellement. Installer des bougies neuves. Démarrer le moteur de la façon habituelle.</i>
	6. Vérifier les conduits de carburant. a. Le carburant ne parvient pas au moteur (lorsque la bougie est enlevée, elle est sèche). <i>Vérifier le niveau du réservoir de carburant; ouvrir la soupape de carburant s'il y a lieu; vérifier le filtre à carburant et le remplacer s'il est obstrué; vérifier la qualité du carburant, les conduits d'impulsions ainsi que leurs raccords.</i>
	7. Vérifier la compression du moteur. a. Compression insuffisante du moteur. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses (Ex.: piston(s), segment(s)).</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	RALENTI IRRÉGULIER DU MOTEUR.
CONDITION	UTILISATION NORMALE, APRÈS LE RÉCHAUFFEMENT DU MOTEUR.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'étrangleur. a. Ouverture partielle du plongeur de l'étrangleur. <i>Réajuster.</i>
	2. Vérifier l'adaptateur de carburateur. a. Admission d'air par une fissure. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier la position de la vis à air. a. Mélange de carburant inadéquat. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	4. Vérifier l'entrefer de la bobine de déclenchement du système d'allumage. a. Entrefer trop grand. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	5. Vérifier la dimension du gicleur de ralenti. a. Mélange ou carburant inadéquat. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	6. Vérifier la soupape à clapet. a. Étanchéité et/ou ouverture non conforme <i>Remplacer ou régler. Consulter la sous-section appropriée dans MOTEUR.</i>
	7. Vérifier l'étanchéité du moteur. a. Joints qui fuient permettant l'admission d'air dans le moteur. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR EST ÉLEVÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la sonde d'indicateur de température. a. Lecture erronée. <i>Vérifier le branchement des raccords. Si le problème persiste, remplacer la sonde.</i>
	2. Vérifier la courroie de ventilateur. a. La courroie glisse, car elle n'est pas assez serrée. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	3. Vérifier le niveau d'antigel, la présence d'air dans le système et la présence de fuites aux joints. a. Niveau d'antigel bas ou air dans le système. <i>Ajouter de l'antigel au niveau recommandé, purger le système et/ou serrer les colliers des raccords.</i>
	4. Vérifier la circulation de l'antigel dans le système. a. Corps étranger ou bris de la roue à aubes de la pompe ou les deux. <i>Nettoyer le système de refroidissement ou remplacer la roue à aubes ou les deux.</i>
	5. Vérifier le thermostat. a. Le thermostat réagit lentement ou pas du tout. <i>Remplacer.</i>
	6. Vérifier la concentration de l'antigel. a. Concentration trop élevée d'antigel. <i>Ajuster la concentration selon les recommandations de Bombardier.</i>
	7. Vérifier le bouchon du réservoir. a. Bouchon ne retient pas la pression. <i>Remplacer.</i>
	8. Vérifier le calibrage de carburateur. a. Composant(s) mal ajusté(s) ou inadéquat(s) dans le carburateur ou les deux. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES) ou remplacer le ou les composants inadéquats.</i>
	9. Vérifier les joints d'étanchéité de la culasse. a. Joints coupés. <i>Remplacer.</i>
	10. Vérifier le réglage de l'allumage. a. Trop d'avance à l'allumage. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	11. Vérifier l'étanchéité du silencieux d'admission d'air et du carter du moteur. a. Fuite(s). <i>Sceller ou remplacer.</i>
	12. Vérifier l'état et le degré thermique des bougies. a. Bec de bougie fondu, degré thermique de bougie inadéquat. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LE MOTEUR POURVU D'UNE SOUPAPE RAVE TOURNE DE 500 À 1000 TR/MN MOINS VITE QU'IL NE LE DEVRAIT À SON RÉGIME DE FONCTIONNEMENT NORMAL.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les pistons de soupape RAVE. a. Le ou les pistons de soupape sont trop vers l'extérieur. <i>Serrer à fond.</i>
	2. Vérifier les tiges de soupape RAVE. a. La ou les tiges de soupape sont pliées. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier les soupapes RAVE. a. La ou les soupapes sont coincées. <i>Nettoyer.</i>
	4. Vérifier la tension des ressorts RAVE. a. Mauvaise tension du ressort. <i>Remplacer.</i>
	5. Vérifier les orifices de pression RAVE. a. Les orifices sont bouchés. <i>Nettoyer.</i>
	6. Vérifier les brides ou les manchons RAVE. a. La bride ou le manchon est endommagé. <i>Remplacer.</i>
	7. Vérifier l'étanchéité de l'échappement. a. Le système d'échappement fuit, ce qui fait en sorte que la contre-pression est faible. <i>Remplacer les pièces et sceller.</i>

SYMPTÔME	LE MOTEUR POURVU D'UNE SOUPAPE RAVE HÉSITE À RÉGIME MOYEN ET N'ATTEINT SON PLEIN RENDEMENT QU'APRÈS UN CERTAIN TEMPS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le(s) ressort(s) des soupapes RAVE. a. La tension du ou des ressorts est trop faible ou le(s) ressort(s) est(sont) brisé(s). <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier les vis rouges de réglage du couvercle des soupapes RAVE. a. La ou les vis de réglage sont trop dévissées. <i>Ajuster selon la méthode de REMONTAGE des sous-sections appropriées dans MOTEUR.</i>
	3. Vérifier le mouvement de la soupape RAVE (indicateur de mouvement N/P 861 7258 00). a. La ou les soupapes sont coincées en position ouverte. <i>Nettoyer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LA CORDE DU DÉMARREUR À RAPPEL NE SE REMBOBINE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le ressort de rappel. a. Le ressort est cassé. <i>Remplacer le ressort.</i>

SYMPTÔME	LE CLIQUET DU DÉMARREUR À RAPPEL NE S'ENGAGE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le ressort d'arrêt. a. Bris du ressort d'arrêt. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier le cliquet et l'arrêt de cliquet. a. La chaleur a fait coller le cliquet à l'arrêt du cliquet. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier le cliquet et la poulie du démarreur. a. La chaleur a fait coller le cliquet à la poulie du démarreur. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	LE MOTEUR PRODUIT UN CLIQUETIS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les conduits de carburant. a. Conduit plié créant une obstruction au passage du carburant. <i>Relocaliser le conduit ou remplacer.</i>
	2. Vérifier la propreté du ou des carburateurs. a. Saleté empêchant le passage de l'essence. <i>Nettoyer.</i>
	3. Vérifier le réglage de l'allumage. a. Trop d'avance à l'allumage. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	4. Vérifier le taux de compression. a. Le taux de compression est trop élevé. <i>Remplacer la ou les pièces incorrectes pour obtenir un taux de compression selon les caractéristiques du fabricant ou utiliser du carburant avec un indice d'octane plus élevé.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

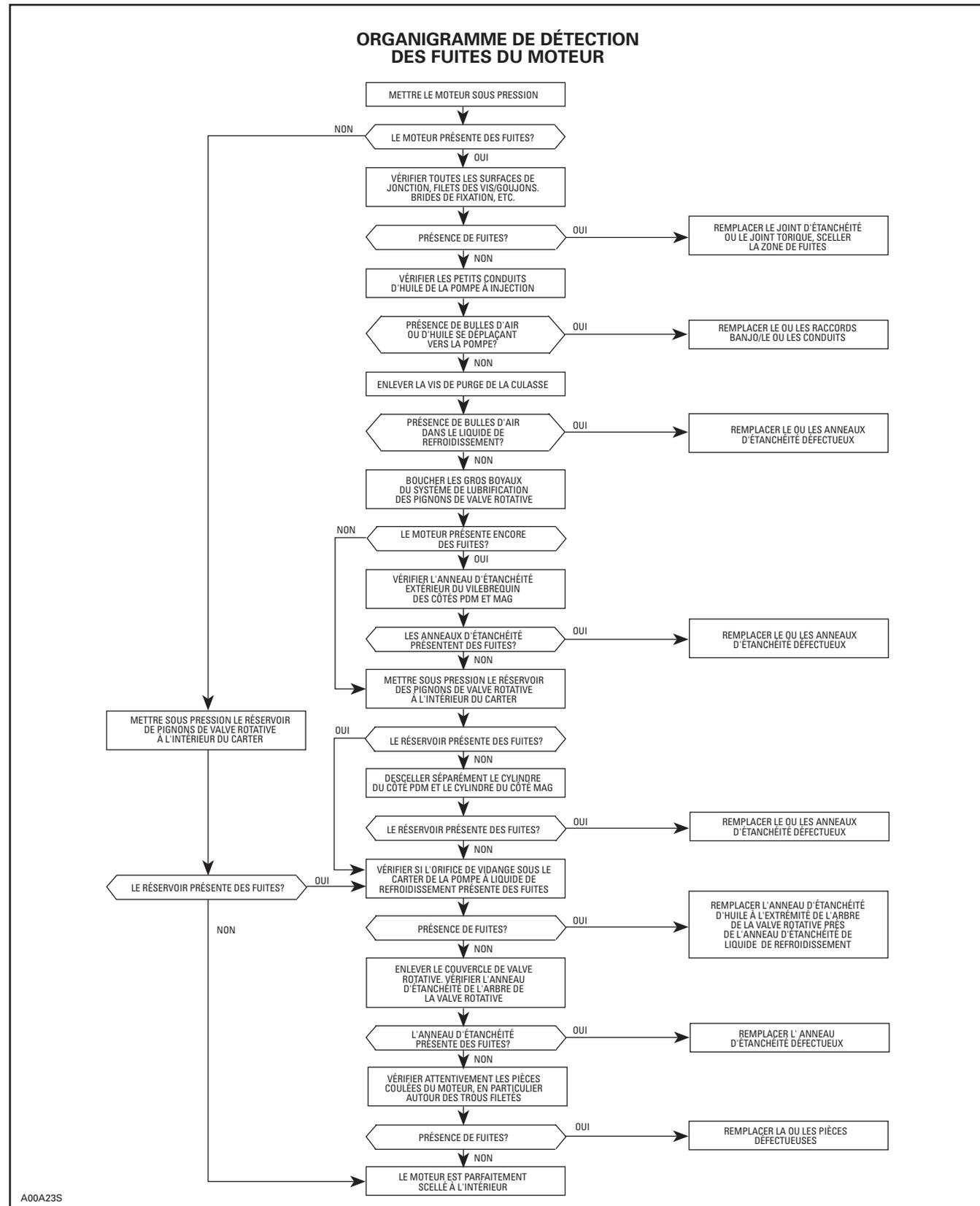
Sous-section 02 (MOTEUR)

SYMPTÔME	LE MOTEUR VIBRE CONSIDÉRABLEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les supports et la butée de moteur. a. Supports desserrés et/ou brisés ou interférence entre le support et le châssis. <i>Resserrer conformément au couple recommandé (voir FICHES TECHNIQUES) ou remplacer.</i>
	2. Vérifier la poulie motrice (voir vibrations provenant de la poulie motrice).
	3. Vérifier la synchronisation des carburateurs. a. Les tiroirs d'accélérateurs ne sont pas ajustés à la même hauteur et les ouvertures ne sont pas synchronisées ou l'un des deux. <i>Ajuster la hauteur des tiroirs d'accélérateur ainsi que le câble d'accélérateur.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 02 (MOTEUR)

ORGANIGRAMME DE DÉTECTION DES FUITES DU MOTEUR



SYSTÈME D'ALIMENTATION DE CARBURANT ET D'HUILE

Le tableau ci-dessous a été conçu pour venir en aide au mécanicien lorsque vient le moment de déterminer la source d'un problème. On devrait s'y référer en tout temps. Il se peut qu'un modèle particulier ne soit pas concerné par certaines causes ou corrections.

SYMPTÔME	CONSOMMATION ÉLEVÉE DE CARBURANT (ou mélange riche).
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le réservoir de carburant. a. Réservoir de carburant percé. <i>Remplacer le réservoir de carburant.</i>
	2. Vérifier les raccords au niveau du réservoir de la pompe et du carburateur. a. Fuite aux raccords. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses.</i>
	3. Vérifier le réglage de l'étrangleur. a. Carburant passe par le circuit de l'étrangleur lorsque le moteur fonctionne. <i>Réajuster l'étrangleur.</i>
	4. Vérifier la hauteur des flotteurs dans la cuve du carburateur. a. Niveau de carburant trop élevé dans la cuve du carburateur. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	5. Vérifier le pointeau. a. Particules étrangères empêchant la fermeture du pointeau ou surface de contact martelée ou les deux. <i>Nettoyer ou remplacer le ou les pointeaux et le ou les sièges de ou des pointeaux.</i>

SYMPTÔME	LE CARBURANT COULE DANS LA BASE DU MOTEUR LORSQU'IL EST ARRÊTÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Effectuer les vérifications 3, 4 et 5 sous le titre CONSOMMATION ÉLEVÉE DE CARBURANT.
	2. Vérifier le diaphragme de la pompe à carburant. a. Fissure du diaphragme. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 03 (SYSTÈME D'ALIMENTATION DE CARBURANT ET D'HUILE)

SYMPTÔME	LE RÉGIME DU MOTEUR DIMINUE OU ARRÊTE À HAUTE VITESSE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le tuyau de ventilation du réservoir de carburant. a. Tuyau plié ou obstrué. <i>Relocaliser ou remplacer.</i>
	2. Vérifier le filtre à carburant. a. Filtre bouché. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier les conduits de carburant. a. Conduits pliés ou obstrués. <i>Relocaliser ou remplacer.</i>
	4. Vérifier le débit de la pompe à carburant. a. Diaphragme séché. <i>Remplacer.</i>
	5. Vérifier la propreté du ou des carburateurs. a. Formation de vernis. <i>Nettoyer.</i>

SYMPTÔME	CONSOMMATION ÉLEVÉE D'HUILE À INJECTION.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le réglage de la pompe à injection d'huile. a. Réglage trop riche de la pompe à injection d'huile. <i>Procéder au réglage.</i>
	2. Vérifier l'identification de la pompe à injection d'huile. a. La pompe installée n'est pas la bonne. <i>Installer la pompe appropriée. Se référer à la sous-section intitulée SYSTÈME D'INJECTION D'HUILE.</i>
	3. Vérifier les conduits d'huile à injection et leurs raccords. a. Fuite du conduit et du raccord ou de l'un des deux. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses.</i>
	4. Vérifier le joint du couvercle de la pompe à injection. a. Joint coupé. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 03 (SYSTÈME D'ALIMENTATION DE CARBURANT ET D'HUILE)

SYMPTÔME	LE MOTEUR MANQUE DE CARBURANT (ou mélange pauvre).
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la bille de filtre à carburant située dans le réservoir de carburant. La bille doit se déplacer librement. a. Formation de corrosion provoquée par le phénomène d'oxydation au moment de l'installation. <i>Remplacer le filtre à carburant.</i>
	2. Les conduits ne doivent être ni percés, ni pliés et ne doivent présenter aucune fuite. a. Conduit trop grand pour les raccords ou mauvais acheminement du conduit. <i>Remplacer le ou les conduits ou localiser correctement le ou les conduits.</i>
	3. Vérifier le débit de sortie de la pompe à carburant. a. Saletés qui obstruent les conduits de la pompe à carburant ou membrane déchirée. <i>Nettoyer la pompe à carburant ou remplacer.</i>
	4. Vérifier le ou les pointeaux de carburateur. a. Saletés (verniss, particules étrangères) qui obstruent la canalisation d'entrée de carburant. <i>Nettoyer.</i>
	5. Vérifier le gicleur principal. a. Saletés (verniss, particules étrangères) qui obstruent le gicleur principal. <i>Nettoyer.</i>
	6. Vérifier la hauteur des flotteurs dans la cuve du carburateur. a. Manque de carburant à haute vitesse causé par un niveau trop bas des flotteurs. <i>Ajuster la hauteur des flotteurs selon les caractéristiques.</i>

TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE

Les tableaux suivants ont été conçus pour venir en aide au mécanicien lorsque vient le moment de déterminer la source d'un problème. On devrait s'y référer en tout temps. Il se peut qu'un modèle particulier ne soit pas concerné par certaines causes ou corrections.

TRANSMISSION

SYMPTÔME	L'ACCÉLÉRATION DE LA MOTONEIGE EST LENTE, SPÉCIALEMENT LORS D'UN DÉPART ARRÊTÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la condition de la courroie d'entraînement. a. Courroie trop étroite (départ à un rapport plus élevé dans la poulie motrice). <i>Remplacer la courroie lorsque sa largeur est inférieure à la largeur minimale prescrite dans la sous-section intitulée COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.</i>
	2. Vérifier la distance entre les poulies et la flèche de la courroie d'entraînement. a. Distance trop petite entre les poulies ou flèche trop grande (départ à un rapport plus élevé dans la poulie motrice). <i>Ajuster la distance entre les poulies et la flèche de la courroie selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	3. Vérifier le jeu de la demi-poulie coulissante de la poulie menée. a. Coincement de la demi-poulie coulissante. <i>Remplacer.</i>
	4. Vérifier la tension du ressort de la demi-poulie coulissante de la poulie menée. a. Accélère le mouvement de la demi-poulie coulissante lorsque la tension est trop faible. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	5. Effectuer les vérifications détaillées au symptôme VIBRATION PROVENANT DE LA POULIE MOTRICE.
	6. Vérifier la tension du ressort de la poulie motrice. a. Tension trop faible. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

SYMPTÔME	LA RÉVOLUTION MAXIMALE DU MOTEUR EST TROP ÉLEVÉE ET LA VITESSE MAXIMALE N'EST PAS ATTEINTE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Effectuer les vérifications 1-2-3 détaillées au symptôme L'ACCÉLÉRATION DE LA MOTONEIGE EST LENTE, SPÉCIALEMENT LORS D'UN DÉPART ARRÊTÉ.
	2. Vérifier la tension du ressort de la poulie menée. a. Tension trop élevée. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	3. Vérifier la position des vis de calibrage. a. Ajustée à un chiffre trop élevé. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	4. Effectuer les vérifications détaillées au symptôme VIBRATION PROVENANT DE LA POULIE MOTRICE.

SYMPTÔME	JEU LORS D'ACCÉLÉRATION/DÉCÉLÉRATION DANS LE SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension de la chaîne d'entraînement. a. Jeu excessif de la chaîne d'entraînement. <i>Ajuster.</i>
	2. Vérifier le jeu radial de la poulie menée. a. Usure de la clavette, de la rainure de clavette ou des cannelures. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	VIBRATION PROVENANT DE LA POULIE MOTRICE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la courroie d'entraînement. a. Largeur inégale de la courroie à un ou plusieurs endroits. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier le couple de serrage de la vis de poulie motrice. a. Mouvement de la cuvette de régulateur. <i>Resserrer la vis.</i>
	3. Vis du couvercle de ressort. a. Déplacement du couvercle de ressort causant un coincement qui nuit au déplacement de la demi-poulie coulissante. <i>Resserrer les vis.</i>
	4. Vérifier les douilles du couvercle de ressort (type TRA) et/ou de la demi-poulie extérieure. a. Jeu excessif entre la douille et l'arbre de la demi-poulie intérieure causant un coincement qui nuit au déplacement de la demi-poulie coulissante. <i>Remplacer la ou les douilles.</i>
	5. Vérifier les glissières de la demi-poulie coulissante. a. Les glissières sont usées. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES
Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

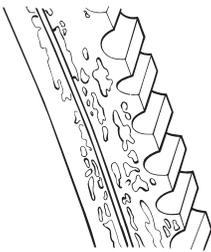
SYMPTÔME	VIBRATION PROVENANT DE LA POULIE MENÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le jeu de la demi-poulie coulissante. a. Voilure de la demi-poulie coulissante. <i>Remplacer la douille de la demi-poulie coulissante.</i>
	2. Vérifier la rectitude des flasques. a. Voilure du flasque. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier les glissières de came. a. Une ou deux glissières de came sur trois est ou sont cassées. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	LES POULIES NE RÉTROGRADENT PAS CORRECTEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension du ressort de la poulie menée. a. Tension du ressort trop faible. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Effectuer les vérifications du symptôme VIBRATION PROVENANT DE LA POULIE MENÉE.
	3. Vérifier les douilles de la poulie motrice (propreté, usure, etc.). a. Les douilles collent sur l'arbre de la demi-poulie fixe. <i>Nettoyer ou remplacer.</i>
	4. Vérifier la tension du ressort de la poulie menée. a. Tension du ressort trop faible. <i>Remplacer.</i>

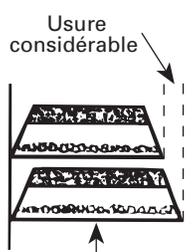
SYMPTÔME	USURE INÉGALE DE LA COURROIE (un seul côté).
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	1. Vérifier le couple de serrage des boulons des supports de moteur. a. Support de moteur desserré. <i>Serrer uniformément les boulons, écrous du support de moteur.</i>
	2. Vérifier l'alignement des poulies. a. Mauvais alignement des poulies. <i>Aligner les poulies.</i>
	3. Vérifier la surface de contact de la courroie d'entraînement sur les poulies. a. Poulie égratignée ou surfaces rugueuses. <i>Réparer ou remplacer.</i>
	4. Vérifier le jeu de la demi-poulie coulissante de la poulie menée. a. Douille de la demi-poulie coulissante usée. <i>Remplacer la douille.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

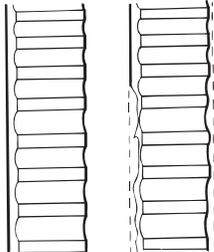
SYMPTÔME	ASPECT FONDU OU EXCESSIVEMENT LUSTRÉ DE LA COURROIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	<ol style="list-style-type: none">Vérifier l'usure des douilles de la poulie motrice.<ol style="list-style-type: none">Patinage excessif causé par un manque de pression sur les bords de la courroie. <i>Remplacer les douilles.</i>Vérifier l'état de l'arbre de la demi-poulie fixe de la poulie motrice.<ol style="list-style-type: none">Patinage excessif causé par de la rouille sur l'arbre de la poulie. <i>Nettoyer l'arbre avec une laine d'acier fine.</i>Vérifier la propreté des flasques des poulies.<ol style="list-style-type: none">Patinage excessif causé par de l'huile sur les faces des poulies. <i>Nettoyer les flasques.</i>Vérifier le calibrage des poulies.<ol style="list-style-type: none">Patinage excessif causé par le calibrage inadéquat des poulies. <i>Calibrer selon les caractéristiques.</i>

A00D0AY

SYMPTÔME	DIMINUTION DE LA LARGEUR DE LA COURROIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	<ol style="list-style-type: none">Vérifier la poulie motrice.<ol style="list-style-type: none">Patinage excessif causé par le coincement de la poulie motrice. <i>Effectuer la vérification de la poulie motrice.</i>Vérifier le numéro de la courroie d'entraînement.<ol style="list-style-type: none">Angle de la courroie incorrect (courroie inappropriée). <i>Remplacer par une courroie d'entraînement appropriée.</i>Vérifier la largeur de la courroie d'entraînement.<ol style="list-style-type: none">Usure excessive. <i>Remplacer la courroie si sa largeur est inférieure à la largeur minimale prescrite dans la sous-section intitulée COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.</i>

A00D0BY

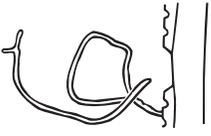
Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES
Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

SYMPTÔME	RÉTRÉCISSEMENT DE LA COURROIE EN UN SEUL POINT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	1. Vérifier le relâchement du frein de stationnement. a. Frein de stationnement appliqué. <i>Relâcher le frein de stationnement.</i>
	2. Vérifier la tension/l'alignement de la chenille. a. Une chenille gelée ou trop serrée. <i>Dégeler la chenille ou vérifier la tension et l'alignement de la chenille.</i>
	3. Vérifier la poulie motrice. a. Un mauvais fonctionnement de la poulie motrice. <i>Réparer ou remplacer la poulie motrice.</i>
	4. Vérifier le régime de ralenti. a. Un trop grand régime de ralenti. <i>Régler selon les caractéristiques.</i>
	5. Vérifier la longueur de la courroie d'entraînement. a. Une courroie trop longue ou trop courte. <i>Remplacer par une courroie d'entraînement appropriée (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	6. Vérifier la distance entre les poulies. a. Une distance inappropriée entre les poulies. <i>Régler selon les caractéristiques.</i>
	7. Vérifier la flèche de la courroie. a. Flèche trop petite. <i>Régler selon les caractéristiques.</i>

A00D0CY

SYMPTÔME	CONCAVITÉ DES CÔTÉS DE LA COURROIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	1. Vérifier la surface des demi-poulies. a. Demi-poulie égratignée ou surface rugueuse. <i>Réparer ou remplacer.</i>
	2. Vérifier le numéro de la courroie d'entraînement. a. Type de courroie incorrect. <i>Remplacer par une courroie d'entraînement appropriée (voir FICHES TECHNIQUES).</i>

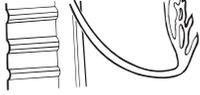
A00D0DY

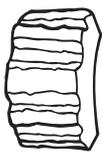
SYMPTÔME	DÉSINTÉGRATION DE LA COURROIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection 	1. Vérifier le numéro de la courroie d'entraînement. a. La courroie tourne trop rapidement. <i>Courroie inappropriée. Remplacer par une courroie appropriée (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Vérifier la propreté des poulies. a. Huile sur les faces des poulies. <i>Nettoyer avec une toile d'émeri fine et essuyer au moyen d'un chiffon propre humecté de nettoyeur de pièces (N/P 413 711 809).</i>

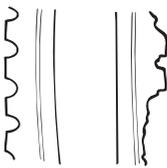
A00D0EY

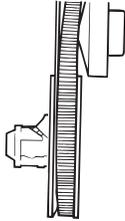
Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

SYMPTÔME	BRIS DE LA CORDE DE LA COURROIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection  A00D0FY	1. Vérifier l'alignement des poulies. a. Mauvais alignement des poulies. <i>Aligner les poulies selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>

SYMPTÔME	FISSURE ENTRE LES DENTS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection  A00D0GY	1. Vérifier l'état de la courroie d'entraînement. a. Usure considérable de la courroie. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	DENTS CISAILLÉES OU PARTIE COMPRIMÉE ROMPUE OU DÉCHIRÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection  A00D0HY	1. Vérifier le sens de rotation de la courroie d'entraînement. a. Courroie mal installée. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier si la courroie ne frotte pas contre des composants. a. La courroie frotte sur des parties fixes. <i>Relocaliser les composants.</i>
	3. Vérifier la poulie motrice. a. Secousses à l'embrayage de la poulie motrice. <i>Vérifier les douilles et autres pièces de la poulie motrice, de même que sa vitesse d'engagement.</i>

SYMPTÔME	RETOURNEMENT DE LA COURROIE À VITESSE ÉLEVÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection  A00D0IY	1. Vérifier l'alignement des poulies. a. Mauvais alignement des poulies. <i>Aligner les poulies selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Vérifier le numéro de la courroie d'entraînement. a. Courroie inappropriée. <i>Remplacer par une courroie d'entraînement appropriée.</i>

SYSTÈME DE FREINAGE

FREIN MÉCANIQUE

SYMPTÔME	LE FREIN NE S'AJUSTE PAS AUTOMATIQUEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le ressort de roue à cliquet. a. Bris de la patte du ressort à cliquet. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier le goujon de la plaquette mobile. a. Le goujon tourne dans la plaquette. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	LA MANETTE DE FREIN NE REVIENT PAS COMPLÈTEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le ressort de rappel du frein. a. Bris du ressort de rappel. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier le mouvement libre du câble de frein dans la gaine. a. Oxydation ou saleté nuisant aux mouvements du câble de frein. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier l'ouverture du levier de frein à l'étrier. a. Ouverture trop grande. <i>Ajuster selon les spécifications (voir TRANSMISSION).</i>

FREIN HYDRAULIQUE

SYMPTÔME	LE FREINAGE EST HÉSITANT ET MANQUE DE FERMETÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Liquide de frein usé. <i>Remplacer le liquide de frein, puis purger le système. Si le problème persiste, remplacer le maître-cylindre.</i>

SYMPTÔME	FUITE DU LIQUIDE DE FREIN.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Voir si certains raccords de tuyau sont desserrés. <i>Installer de nouvelles rondelles de cuivre et resserrer.</i>
	2. Vérifier si le tuyau, le maître-cylindre et l'étrier sont endommagés. <i>Remplacer les pièces et vérifier si le montage est adéquat.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 04 (TRANSMISSION ET SYSTÈME DE FREINAGE)

FREINS MÉCANIQUE ET HYDRAULIQUE

SYMPTÔME	LE SYSTÈME DE FREINAGE EST BRUYANT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'épaisseur des plaquettes de frein. a. Plaquettes usées jusqu'à l'avertisseur. <i>Remplacer.</i>

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Le tableau ci-dessous a été conçu pour venir en aide au mécanicien lorsque vient le moment de déterminer la source d'un problème. On devrait s'y référer en tout temps. Il se peut qu'un modèle particulier ne soit pas concerné par certaines causes ou corrections.

SYMPTÔME	LE DÉMARREUR NE TOURNE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le fusible de 30 A situé près de la batterie. a. Fusible grillé. <i>Vérifier l'état des fils ou remplacer le fusible de 30 A.</i>
	2. Vérifier la continuité des plots de contact du commutateur de démarreur. a. Mauvais fonctionnement des plots de contact du commutateur de démarreur. <i>Réparer ou remplacer le commutateur.</i>
	3. Vérifier la continuité entre le commutateur de démarreur et le solénoïde. a. Circuit ouvert entre le commutateur de démarreur et le solénoïde. <i>Réparer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE DÉMARREUR TOURNE, MAIS NE DÉMARRE PAS LE MOTEUR.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le moteur. a. Moteur grippé. <i>Réviser le moteur.</i>
	2. Vérifier le branchement des fils. a. Mauvais branchement, trop de résistance. <i>Nettoyer et resserrer.</i>
	3. Vérifier la charge de la batterie. a. Batterie faible. <i>Recharger la batterie et vérifier le système de charge ainsi que les fils.</i>
	4. Vérifier la capacité de la batterie. a. Élément de la batterie court-circuité. <i>Remplacer.</i>
	5. Vérifier le disque de contact du solénoïde. a. Disque de contact du solénoïde brûlé ou fonctionnant mal. <i>Remplacer le solénoïde.</i>
	6. Vérifier la continuité de l'enroulement de traction du solénoïde. a. Circuit ouvert à l'enroulement de traction du solénoïde. <i>Remplacer le solénoïde.</i>
	7. Vérifier la continuité de l'enroulement de retenue du solénoïde. a. Circuit ouvert à l'enroulement de retenue du solénoïde. <i>Remplacer le solénoïde.</i>
	8. Vérifier les balais. a. Contact insuffisant des balais ou balais usés. <i>Remplacer les balais.</i>
	9. Vérifier le collecteur. a. Collecteur brûlé. <i>Machiner le collecteur sur un tour. Respecter la limite d'usure du diamètre extérieur. Se référer à la sous-section intitulée DÉMARREUR ÉLECTRIQUE.</i>
	10. Vérifier la hauteur du mica du collecteur. a. Mica du collecteur trop haut. <i>Rogner le mica.</i>
	11. Vérifier la résistance de l'enroulement inducteur. a. Court-circuit à l'enroulement inducteur. <i>Réparer ou remplacer le boîtier.</i>
	12. Vérifier la résistance de l'induit. a. Court-circuit à l'induit. <i>Réparer ou remplacer l'induit.</i>
	13. Vérifier la tension des ressorts des balais. a. Faible tension des ressorts des balais. <i>Remplacer les ressorts.</i>
	14. Vérifier les aimants du boîtier de démarreur. a. Aimants faibles. <i>Remplacer le boîtier de démarreur.</i>
	15. Vérifier l'usure des douilles. a. Douilles usées. <i>Remplacer les douilles.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE DÉMARREUR TOURNE, MAIS L'EMBRAYAGE NE VIENT PAS EN PRISE AVEC LA COURONNE DE LANCEMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le pignon d'embrayage. a. Pignon d'embrayage usé. <i>Remplacer le mécanisme d'embrayage.</i>
	2. Vérifier le mécanisme d'embrayage. a. Mécanisme d'embrayage défectueux. <i>Remplacer le mécanisme d'embrayage.</i>
	3. Vérifier les supports. a. Supports usés ou brisés. <i>Remplacer les supports.</i>
	4. Vérifier la prise du mécanisme. a. Mauvaise prise du mécanisme d'embrayage sur les cannelures. <i>Nettoyer et corriger.</i>
	5. Vérifier la douille d'embrayage. a. Douilles d'embrayage usées. <i>Remplacer le mécanisme d'embrayage.</i>
	6. Vérifier les douilles de démarreur. a. Douille(s) de démarreur usée(s). <i>Remplacer la ou les douilles.</i>
	7. Vérifier la couronne de lancement. a. Couronne de lancement usée. <i>Remplacer la couronne de lancement.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE DÉMARREUR ÉLECTRIQUE RESTE EN MARCHÉ LORSQUE LE MOTEUR EST DÉMARRÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le mécanisme d'embrayage. a. Mécanisme du pignon d'embrayage coincé. <i>Remplacer ou nettoyer.</i>
	2. Vérifier la prise du mécanisme d'embrayage sur les cannelures. a. Coincement dans les cannelures. <i>Nettoyer.</i>
	3. Vérifier les supports de démarreur. a. Support(s) brisé(s). <i>Remplacer le ou les support(s).</i>
	4. Vérifier l'interrupteur d'allumage. a. L'interrupteur d'allumage ne revient pas à la position marche ou est court-circuité. <i>Ajuster l'écrou ou remplacer l'interrupteur.</i>
	5. Vérifier le solénoïde. a. Enroulement(s) du solénoïde court-circuité(s). <i>Remplacer le solénoïde.</i>
	6. Vérifier les contacts du solénoïde. a. Contacts du solénoïde fondus. <i>Remplacer le solénoïde.</i>
	7. Vérifier le commutateur de démarreur. a. Le commutateur de démarreur ne revient que très peu. <i>Remplacer le commutateur d'allumage.</i>

SYMPTÔME	IL SE PRODUIT UN BRUIT LORS DU DÉMARRAGE DU MOTEUR.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier si la couronne de lancement est bien fixée à la demi-poulie fixe de la poulie motrice. a. Boulons desserrés, rupturés ou les deux. <i>Resserrer les boulons avec de l'adhésif de blocage ou remplacer la couronne de lancement et la demi-poulie fixe de la poulie motrice.</i>

SYMPTÔME	LE FIL NOIR DU RÉGULATEUR EST FONDU (du côté du faisceau).
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier si le gros fil de masse de la batterie est bien relié au châssis. a. Branchement(s) corrodé(s) et/ou desserré(s). <i>Nettoyer et/ou resserrer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE DÉMARREUR ÉLECTRIQUE OPTIONNEL NE RÉAGIT PAS LORSQU'ON TOURNE L'INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le branchement du fil NOIR (masse du solénoïde) dans le raccord à 3 fils provenant de la magnéto (raccord blanc). a. Branchement(s) corrodé(s) et/ou desserré(s). <i>Nettoyer et/ou resserrer.</i>

SYMPTÔME	OCCASIONNELLEMENT, LE DÉMARREUR ÉLECTRIQUE NE RÉAGIT PAS LORSQU'ON TOURNE L'INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les fils à la batterie et au démarreur. a. Branchement(s) corrodé(s), desserré(s) ou les deux. <i>Nettoyer et/ou resserrer.</i>
	2. Vérifier le fusible. a. Fusible oxydé ou grillé. <i>Nettoyer ou remplacer.</i>
	3. Vérifier les branchements du faisceau de fils. a. Oxydation aux branchements. <i>Nettoyer ou remplacer les terminaux défectueux.</i>
	4. Vérifier l'interrupteur d'allumage. a. Contact défectueux dans l'interrupteur d'allumage. <i>Remplacer.</i>
	5. Vérifier le solénoïde du démarreur électrique. a. Filage court-circuité du solénoïde ou rondelle de contact corrodée. <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS — AUCUNE ÉTINCELLE À LA BOUGIE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier l'état de la bougie.</p> <p>a. Défectueuse, mal réglée, usée, ou encrassée. <i>Trouver la source du problème et corriger. Changer la bougie.</i></p> <p>2. Avec un ohmmètre, vérifier la résistance du capuchon de bougie.</p> <p>a. Pièce défectueuse. <i>Remplacer le capuchon.</i></p> <p>3. Vérifier si le problème provient du faisceau de fils du système électrique, des accessoires ou des interrupteurs d'urgence en débranchant les raccords à 3 fils entre la magnéto/génératrice et le faisceau de fils du véhicule. Vérifier l'état des raccords.</p> <p>a. Pièce chauffante, tranchante ou rotative en contact avec le faisceau de fils. Mauvais acheminement du faisceau de fils. Interrupteur(s) défectueux. Corrosion des bornes au niveau des raccords. <i>Changer ou réparer les fils brisés. Réacheminer s'il y a lieu. Changer le ou les interrupteurs défectueux. Nettoyer les bornes et les enduire de graisse diélectrique à la silicone.</i></p> <p>4. Vérifier la résistance de la bobine de déclenchement à l'aide d'un ohmmètre et l'état du raccord.</p> <p>a. Bobine défectueuse. Corrosion au niveau des bornes du raccord. <i>Changer la bobine défectueuse. Nettoyer les bornes et les enduire de graisse diélectrique à la silicone.</i></p> <p>5. Vérifier l'état de la bobine d'allumage.</p> <p>a. Pièce endommagée mécaniquement. Problème de vibration. Pièce endommagée électriquement. <i>Serrer les vis de fixation. Remplacer la bobine d'allumage.</i></p> <p>6. Vérifier l'état des bobines génératrices d'allumage.</p> <p>a. Pièce endommagée mécaniquement. Problème de vibration. Pièce endommagée électriquement. <i>Serrer les vis de fixation. Remplacer les bobines.</i></p> <p>7. Vérifier le MEM.</p> <p>a. Pièce endommagée mécaniquement. Problème de vibration. Pièce endommagée électriquement. <i>Serrer les vis de fixation. Changer le MEM essayer de nouveau et vérifier le réglage de l'allumage.</i></p>

SYMPTÔME	LE MODULE ADC NE FONCTIONNE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier que les fils de la bobine à haute tension n'entrent pas en contact avec des pièces métalliques.</p> <p>a. Court-circuit. <i>Isoler les fils et les réacheminer.</i></p>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE MOTEUR CALE.
CONDITION	À BAS RÉGIME.
Essai/Inspection	1. Vérifier les points 4, 5 et 6 ci-dessus.

SYMPTÔME	LE RÉGIME DU MOTEUR EST IRRÉGULIER.
CONDITION	À HAUT RÉGIME.
Essai/Inspection	1. Vérifier les points 4, 5 et 6 ci-dessus.
CONDITION	À BAS RÉGIME.
Essai/Inspection	1. Vérifier les points 4 et 5 ci-dessus ainsi que l'entrefer de la bobine de déclenchement et de la protubérance du volant magnétique. a. Entrefer trop grand. <i>Régler l'entrefer.</i>

SYMPTÔME	LE MOTEUR A DES RATÉS D'ALLUMAGE, ÉTINCELLES INTERMITTENTES AUX BOUGIES.
CONDITION	CONDUITE SUR NEIGE FONDANTE.
Essai/Inspection	1. Voir si les fils de bougie et les anneaux d'étanchéité des capuchons empêchent l'humidité d'entrer. a. Fils ou anneaux d'étanchéité défectueux ou les deux. <i>Remplacer les pièces défectueuses.</i>
	2. Vérifier si les raccords du faisceau de fils du système d'allumage sont en bon état et s'ils empêchent l'humidité d'entrer. a. Raccords desserrés, bornes corrodées ou pièces défectueuses. <i>Nettoyer les bornes et les enduire de graisse diélectrique à la silicone. Changer les pièces défectueuses.</i>
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les ratés d'allumage au moyen d'une lampe stroboscopique. Pour isoler le problème, débrancher les raccords entre la magnéto/génératrice et le faisceau de fils du véhicule. Vérifier l'état des raccords. a. Bougie, câbles ou capuchons défectueux. Faisceau des fils du système électrique, accessoires ou interrupteurs d'urgence défectueux. État des bornes au niveau des raccords. <i>Changer les pièces défectueuses et réparer les fils endommagés. Changer le ou les interrupteurs. Nettoyer les bornes et les enduire de graisse diélectrique à la silicone.</i>
CONDITION	CONDUITE SUR LA NEIGE PROFONDE ET ÉPAISSE.
Essai/Inspection	1. Effectuer toutes les vérifications énumérées dans LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS — AUCUNE ÉTINCELLE À LA BOUGIE.
	2. Vérifier les bougies. Procéder à l'analyse du bec de bougie afin de déterminer la source du problème. a. Bougie, câble ou capuchon défectueux ou usé. Problème relié au moteur. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses. Procéder aux essais du système d'allumage. Effectuer l'analyse du moteur.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LE BEC DE BOUGIE EST ENCRASSÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier le ou les carburateurs. a. Mélange est trop riche. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Vérifier la consommation d'huile à injection. a. Débit trop élevé de la pompe à injection. <i>Ajuster selon les caractéristiques ou remplacer.</i>
	3. Vérifier la qualité de l'huile. a. Huile de pauvre qualité créant des dépôts. <i>Utiliser de l'huile à injection BOMBARDIER.</i>
	4. Vérifier la compression du moteur. a. Segment de piston non étanche. <i>Remplacer.</i>

SYMPTÔME	LE BEC DE LA BOUGIE EST DE COULEUR GRIS CLAIR.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Effectuer les vérifications reliées au titre LE MOTEUR BAISSÉ OU ARRÊTÉ À HAUTE RÉVOLUTION.
	2. Vérifier le degré thermique des bougies. a. Degré thermique des bougies trop élevé. <i>Remplacer par des bougies recommandée par Bombardier Inc. (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	3. Vérifier l'étanchéité du silencieux d'admission d'air. a. Surplus d'air par une ou des ouvertures entre les demi-parties. <i>Sceller.</i>
	4. Vérifier les colliers de l'adaptateur du carburateur. a. Collier(s) non serré(s). <i>Serrer.</i>
	5. Vérifier l'adaptateur du carburateur. a. Adaptateur(s) fissuré(s) ou déformé(s). <i>Remplacer.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	LA MARCHÉ ARRIÈRE ÉLECTRONIQUE ROTAX NE FONCTIONNE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la vitesse de ralenti. a. Vitesse de ralenti inadéquate. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Vérifier la bougie. a. Bougie défectueuse. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier la flèche de la courroie d'entraînement. a. Flèche inadéquate. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	4. Vérifier la synchronisation des carburateurs et le réglage de la vis de contrôle d'air. a. Mauvais réglage. <i>Régler selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES) et lire la sous-section CARBURATEUR.</i>
	5. Vérifier les raccords électriques. a. Mauvais raccords électriques ou fils endommagés. <i>Nettoyer ou remplacer.</i>
	6. Vérifier le MEM. a. MEM défectueux. <i>Remplacer.</i>
CONDITION	UTILISATION EN HAUTE ALTITUDE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la continuité du connecteur haute altitude. a. Câble de connexion brisé à l'intérieur du connecteur. <i>Remplacer le connecteur haute altitude.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	PHARE QUI NE FONCTIONNE PAS.
CONDITION	AMPOULE BLANCHE.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'ampoule. a. Fuite de gaz. <i>Changer l'ampoule.</i>
CONDITION	ÉLÉMENT BRISÉ.
Essai/Inspection	1. Vérifier si le logement du phare et la douille de l'ampoule sont desserrés. a. Problème de vibration. <i>Serrer les vis de fixation du phare. Fixer l'ampoule dans la douille. Changer l'ampoule.</i>
CONDITION	FILAMENT FONDU (EXTRÉMITÉS DU PORTE-ÉLÉMENT) ET AMPOULE NOIRE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension au niveau du phare et à différentes vitesses. Elle ne doit pas être supérieure à 15 Vca. REMARQUE: Lorsqu'il s'agit d'une ampoule à halogène au quartz, s'assurer d'installer le bon régulateur de tension. a. Tension excessive dans le circuit d'éclairage. <i>Changer le régulateur de tension et assurer une bonne mise à la masse. Revérifier.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES**Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)**

SYMPTÔME	FAIBLE INTENSITÉ DU PHARE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension du phare à différentes vitesses. Elle ne doit pas être inférieure à 11 Vca. a. Manque de tension dans le circuit d'éclairage. <i>Remplacer le régulateur de tension et revérifier.</i>
	2. Regarder si les fils du faisceau sont endommagés ou fondus, si le raccord du fils est bien serti et l'état des connexions. a. Pièce chauffante, tranchante ou rotative en contact avec le faisceau de fils. Mauvais acheminement du faisceau de fils. <i>Réparer/changer les fils, les raccords brisés ou les deux. Réacheminer le faisceau s'il y a lieu.</i>
	3. Vérifier s'il y a une interconnexion entre le C.A. et le C.C. a. Mauvaise installation de l'équipement en option. <i>Identifier l'équipement en option qui est relié directement à la masse C.C. (fil NO au châssis) ou à n'importe quel fil de courant C.C. (RO, RO/BU). Débrancher et rebrancher au courant C.A. (fils JA/NO).</i>
	4. Vérifier si les accessoires électriques en option surchargent la magnéto/génératrice. a. Charge électrique excessive au niveau de la magnéto/génératrice. <i>Réduire la charge électrique en enlevant les accessoires en trop. Rebrancher selon les recommandations du fabricant.</i>
	5. Marque «Hot Grips»: vérifier si elles ont été branchées en parallèle par erreur. a. Charge électrique excessive au niveau de la magnéto/génératrice. <i>Rebrancher selon les recommandations du fabricant.</i>
	6. Poignées chauffantes Bombardier: vérifier si les fils de retour des éléments ont été mis à la masse accidentellement au niveau du châssis. a. Mauvaise installation de l'équipement en option. <i>Rebrancher selon les recommandations du fabricant.</i>
	7. Vérifier si l'installation des poignées chauffantes surcharge la capacité de la magnéto/génératrice. a. Charge électrique excessive au niveau de la magnéto/génératrice. <i>Réduire la charge électrique en enlevant les accessoires en trop.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	MAUVAISES INDICATIONS DE L'INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT/TEMPÉRATURE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier si l'indicateur a été branché accidentellement sur le courant C.C. (dans le cas d'une installation en option).</p> <p>a. Mauvaise installation de l'équipement en option. <i>Identifier les fils en option qui sont reliés directement à la masse C.C. (fil NO au châssis) ou à n'importe quel fil de courant C.C. (RO, RO/BU). Débrancher et rebrancher au courant C.A. (fils JA/NO).</i></p> <p>2. Vérifier la sonde afin de constater si la résistance varie lorsqu'on déplace le levier de flotteur.</p> <p>a. Pièce défectueuse ou endommagée. <i>Remplacer la sonde.</i></p> <p>3. Vérifier la sonde afin de constater si elle se déplace librement ou si la tige du flotteur est bien positionnée.</p> <p>a. Pièce défectueuse ou endommagée. <i>Corriger ou remplacer la sonde.</i></p> <p>4. Vérifier l'état de la sonde/faisceau de fils de l'indicateur.</p> <p>a. Pièce chauffante, tranchante ou rotative en contact avec le faisceau de fils. Mauvais acheminement du faisceau de fils. <i>Réparer/charger les fils brisés. Réacheminer le faisceau, s'il y a lieu.</i></p>

SYMPTÔME	AUCUN ACCESSOIRE ÉLECTRIQUE NE FONCTIONNE LORSQUE LE MOTEUR TOURNE AU RALENTI.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier le régime de ralenti.</p> <p>a. Régime de ralenti trop bas. <i>Régler selon les caractéristiques.</i></p> <p>2. Vérifier le régulateur.</p> <p>a. Régulateur défectueux. <i>Remplacer le régulateur.</i></p>

SYMPTÔME	LE FEU DE FREINAGE DEMEURE ALLUMÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	<p>1. Vérifier le sens d'installation de l'ampoule.</p> <p>a. L'ampoule a été installée à l'envers, les plots sont inversés. <i>Placer l'ampoule correctement.</i></p> <p>2. Vérifier l'interrupteur de freinage.</p> <p>a. Le contact reste fermé à l'interrupteur. <i>Dans le cas d'un frein mécanique dont l'interrupteur de freinage est en bon état, régler le câble de frein ou l'interrupteur de freinage. Dans le cas d'un frein hydraulique, remplacer l'interrupteur de freinage.</i></p>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 05 (SYSTÈME ÉLECTRIQUE)

SYMPTÔME	L'AMPOULE DE FEU ARRIÈRE CLIGNOTE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la solidité de l'ampoule dans son logement. a. Jeu au niveau des contacts de l'ampoule. <i>Installer correctement l'ampoule.</i>
	2. Vérifier si le feu arrière est bien branché. a. Logement de raccords partiellement branché. <i>Installer correctement le logement des raccords.</i>
	3. Vérifier la continuité des fils. a. Terminaux oxydés, coupés ou les deux. <i>Remplacer le ou les terminaux ou sertir le ou les fils défectueux.</i>

SYMPTÔME	LE TACHYMÈTRE NE FONCTIONNE PAS.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la continuité des fils. a. Terminaux oxydés et fils coupés ou l'un des deux. <i>Remplacer le ou les terminaux ou sertir le ou les fils défectueux.</i>

SYMPTÔME	LE TÉMOIN DE FEU DE ROUTE S'ALLUME QUAND LE FEU DE CROISEMENT EST SÉLECTIONNÉ.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les connexions. a. Fil JAUNE branché au témoin lumineux. Connexions mêlées avec celles des témoins lumineux de l'élément chauffant. <i>Rebrancher le fil JAUNE/NOIR au témoin lumineux. Les fils JAUNES sont branchés aux témoins lumineux de l'élément chauffant.</i>

SYSTÈME DE SUSPENSION ET CHENILLE

Le tableau ci-dessous a été conçu pour venir en aide au mécanicien lorsque vient le moment de déterminer la source d'un problème. On devrait s'y référer en tout temps. Il se peut qu'un modèle particulier ne soit pas concerné par certaines causes ou corrections.

SYMPTÔME	LA SUSPENSION ARRIÈRE EST AFFAISSÉE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'état du ressort. a. Le ressort a perdu de sa force ou est brisé. <i>Remplacer le ressort.</i>
	2. Vérifier la précharge du ressort. a. Faible précharge du ressort. <i>Régler la précharge à la position recommandée.</i>

SYMPTÔME	LA SUSPENSION ARRIÈRE ARRIVE À FOND DE COURSE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la précharge des ressorts arrière ou des ressorts du bras arrière. a. La tension du ressort est insuffisante. <i>Augmenter la précharge du ou des ressorts au niveau du bras arrière.</i>

SYMPTÔME	LES GLISSIÈRES S'USENT PRÉMATURÉMENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension de la chenille. a. La pression sur les glissières est trop élevée. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES). Remplacer les pièces défectueuses.</i>

SYMPTÔME	LES AGRAFES DE LA CHENILLE BLEUISSENT.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension de la chenille. a. La pression sur les agrafes est trop élevée. <i>Ajuster selon les caractéristiques (voir FICHES TECHNIQUES).</i>
	2. Vérifier les glissières et les vis de fixation de la suspension. a. Glissières tordues ou vis de fixation perdues. <i>Remplacer la ou les pièces défectueuses et/ou serrer la ou les vis desserrées.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 06 (SYSTÈME DE SUSPENSION ET CHENILLE)

SYMPTÔME	BRUITS OU VIBRATIONS PROVENANT DE LA CHENILLE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier les boulons de fixation de la suspension à glissière. a. Boulon(s) perdu(s) permettant le déplacement de certains composants qui interfèrent avec la chenille. <i>Remplacer le ou les boulons manquants.</i>
	2. Vérifier l'état des roues de support. a. Le caoutchouc d'une roue de support est décollé. <i>Remplacer.</i>
	3. Vérifier les agrafe-guides. a. La tête d'une agrafe est pliée. <i>Remplacer.</i>
	4. Vérifier les barbotins. a. Une dent des barbotins de l'arbre d'entraînement est cassée. <i>Remplacer le ou les barbotins.</i>
	5. Vérifier les tiges de chenille et les dents de traction interne. a. Une tige de chenille ou la dent est cassée. <i>Remplacer la chenille.</i>

SYMPTÔME	LA CHENILLE DÉRAILLE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension de la chenille. a. Tension insuffisante. <i>Ajuster.</i>
	2. Vérifier l'alignement de la chenille avec les glissières. a. Alignement incorrect. <i>Ajuster.</i>
	3. Vérifier la fixation de la suspension. a. Vis de retenue desserrées ou perdues. <i>Installer de nouvelles vis et serrer au couple recommandé.</i>

SYMPTÔME	LA SUSPENSION ARRIÈRE EST TROP RIGIDE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la tension de la chenille. a. Tension trop élevée. <i>Ajuster.</i>
	2. Vérifier le graissage des axes. a. Mauvaise lubrification ou graisse contaminée (cambouis collant). <i>Nettoyer ou graisser.</i>
	3. Vérifier la précharge des ressorts arrière. a. Précharge excessive. <i>Régler la précharge à la position recommandée.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES
Sous-section 06 (SYSTÈME DE SUSPENSION ET CHENILLE)

SYMPTÔME	LORSQUE LE GUIDON EST TOURNÉ, LA MOTONEIGE SOUS-VIRE.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la condition des lisses. a. Lisses usées. <i>Remplacer.</i>
	2. Vérifier la tension des cames d'ajustement des ressorts de skis. a. Pression insuffisante des skis au sol. <i>Augmenter la précharge des ressorts.</i>
	3. Vérifier si la courroie d'arrêt du bras avant est trop longue. a. Pression insuffisante des skis au sol. <i>Raccourcir la courroie d'arrêt.</i>
	4. Vérifier la tension du ou des ressorts du bras avant. a. Pression insuffisante des skis au sol. <i>Diminuer la tension du ou des ressorts.</i>
	5. Dans le cas de la série Skandic WT, vérifier la distance entre la jumelle et le butoir. a. Pression insuffisante des skis sur le sol. <i>Installer une ou des rondelles en U de la manière décrite dans le Guide du conducteur.</i>

SYMPTÔME	LE GUIDON EST DIFFICILE À TOURNER.
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier la position des cames d'ajustement des ressorts de skis. a. Tension plus élevée au sol lorsque la came augmente la précharge des ressorts. <i>Diminuer la tension de précharge des ressorts de skis.</i>
	2. Vérifier la position de la courroie d'arrêt. a. Plus de poids au sol lorsque la courroie d'arrêt est courte. <i>Allonger la courroie d'arrêt du bras avant.</i>
	3. Vérifier la position de la ou des cames d'ajustement de l'amortisseur du bras avant. a. Lorsque la tension du ou des ressorts est faible, plus de poids est transmis aux skis. <i>Augmenter la précharge du ou des ressorts.</i>
	4. Vérifier l'état des joints à rotule. a. La corrosion nuit au mouvement. <i>Lubrifier ou remplacer.</i>
	5. Vérifier l'angle de carrossage des bras oscillants. a. Inclinaison des skis plus prononcée. <i>Régler le carrossage selon les caractéristiques techniques.</i>
	6. Vérifier si la lubrification est adéquate. a. Lubrification insuffisante des composants. <i>Lubrifier. Voir LUBRIFICATION ET ENTRETIEN.</i>

Section 03 DIAGNOSTIC DES PANNES

Sous-section 06 (SYSTÈME DE SUSPENSION ET CHENILLE)

SYMPTÔME	LA MOTONEIGE ZIGZAGUE (déplacement de gauche à droite et vice-versa).
CONDITION	UTILISATION NORMALE.
Essai/Inspection	1. Vérifier l'état des lisses. a. Lisses usées ou gauchies. <i>Remplacer les lisses.</i>
	2. Vérifier l'alignement des skis. a. L'alignement des skis est incorrect. <i>Aligner les skis avec la divergence (ouverture) appropriée (voir SYSTÈME DE DIRECTION pour les détails de réglage).</i>
	3. Vérifier le jeu des douilles du système de direction. a. Jeu excessif. <i>Remplacer.</i>
	4. Vérifier la pression des skis. REMARQUE: Si les pièces sont en bon état, mais que le client se plaint toujours que sa motoneige n'est pas stable, envisager la possibilité d'installer un nécessaire de contrôle proactif des skis.