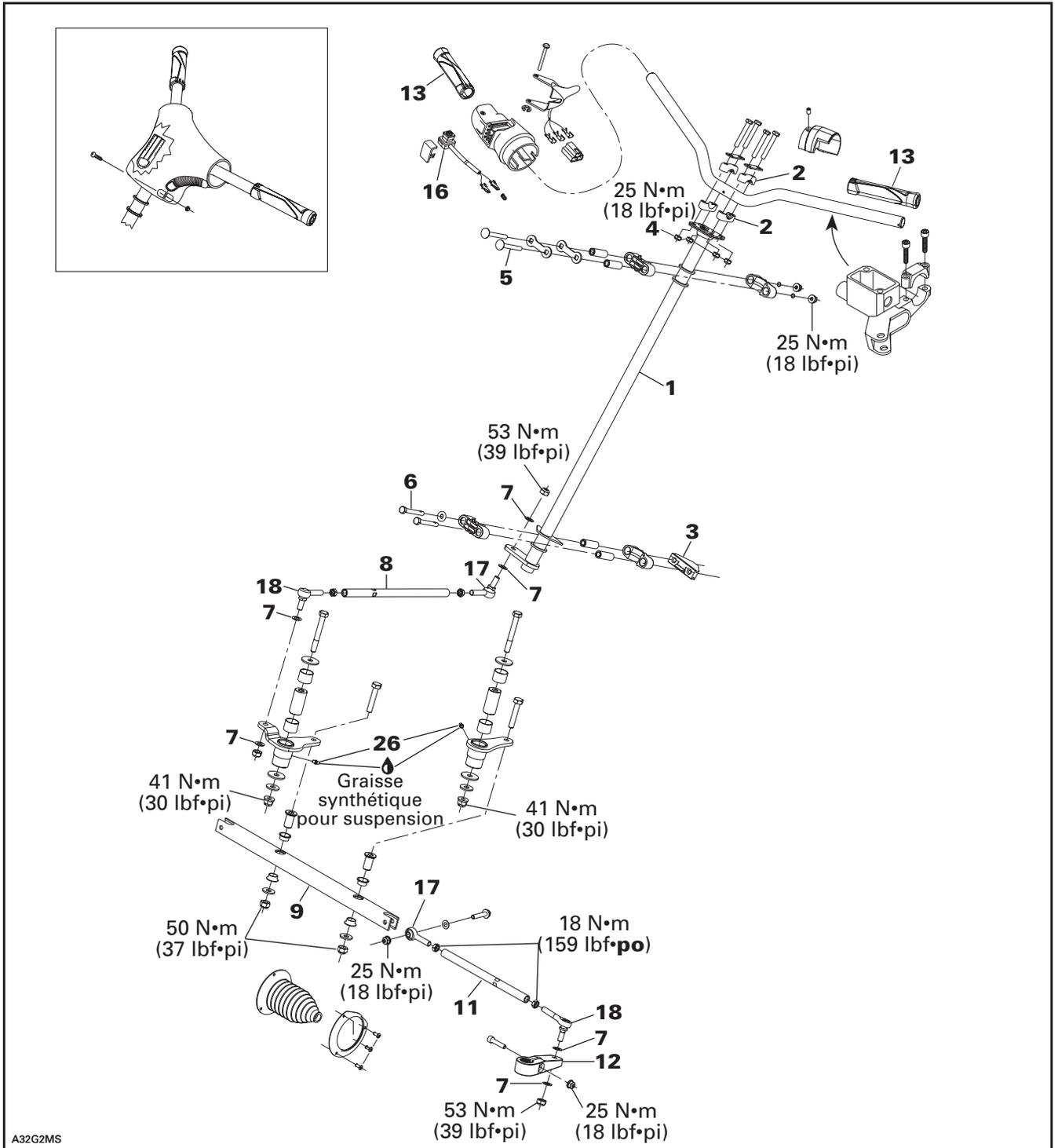


TABLE DES MATIÈRES

DIRECTION	07-02-1
DÉMONTAGE ET REMONTAGE	07-02-2
INSPECTION	07-02-6
RÉGLAGE DE LA DIRECTION (skis).....	07-02-7
LUBRIFICATION	07-02-10

DIRECTION



Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

Sous-section 02 (DIRECTION)

DÉMONTAGE ET REMONTAGE

13, Poignée

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais employer de lubrifiants tels l'huile, la graisse, etc., pour installer la poignée.

REMARQUE: Ces modèles présentent un élément chauffant intégré au manchon de plastique de la poignée.

ATTENTION: On risque d'endommager l'élément chauffant en retirant la poignée. Ne pas l'enlever inutilement.

REMARQUE: Si la poignée chauffante ne fonctionne pas et qu'il faut la remplacer, la couper pour l'enlever.

Enlever le protecteur de guidon.

Couper l'attache et débrancher le raccord de poignée chauffante.

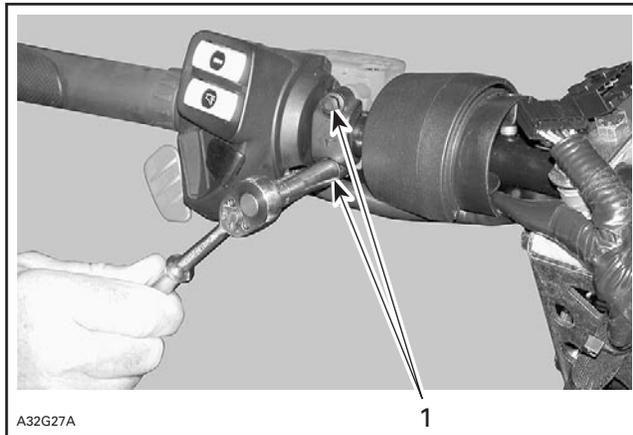
À l'aide de l'extracteur de logement de raccord «Multilock» AMP (N/P 755430-2), faire sortir les 3 fils du raccord de poignée. Noter l'emplacement des fils en vue de leur réinstallation.

Côté de l'accélérateur:

Desserrer la vis de pression du logement de manette d'accélérateur (en dessous). Retirer le logement de la poignée.

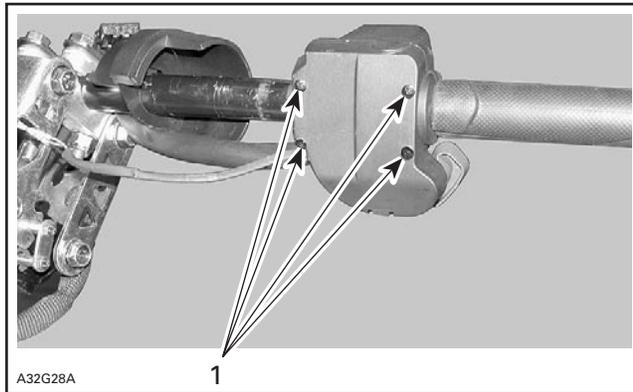
Côté des freins:

Desserrer la vis de pression du logement d'interrupteur. Glisser le logement vers l'intérieur.



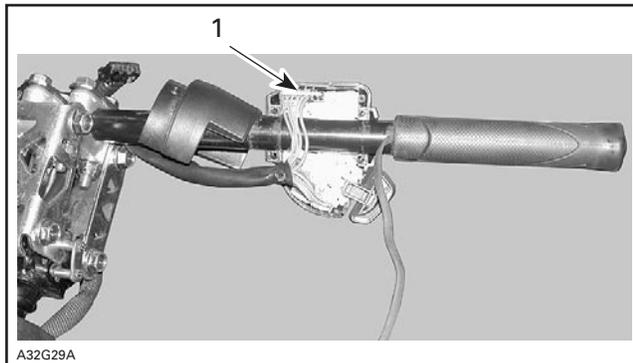
1. Vis de fixation

Enlever les 4 vis du logement de commande électrique.

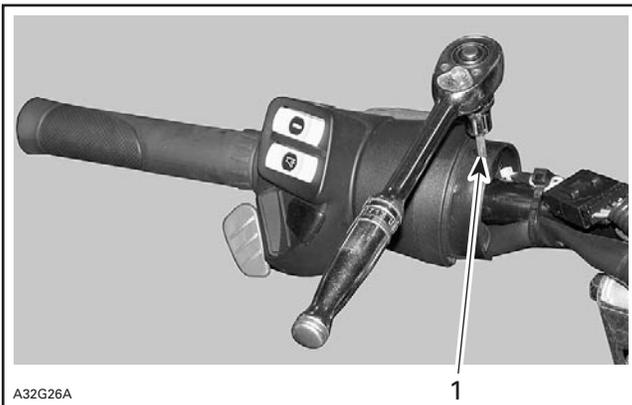


1. Vis

Débrancher le raccord du dessus (interrupteur de poignée chauffante et commutateur de phare), puis mettre le logement de côté pour faire de la place.



1. Débrancher le raccord



1. Vis de pression

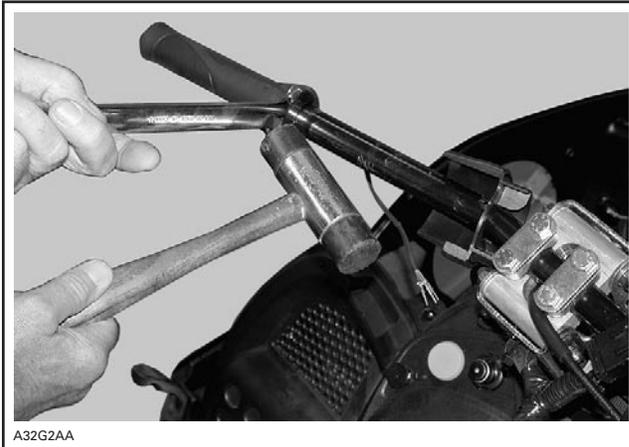
Enlever les vis de fixation du logement de manette de frein. Séparer le logement de la poignée.

Les deux côtés:

Appuyer l'extrémité ouverte d'une clé de 23 mm (7/8 po) contre l'extrémité intérieure de la poignée.

ATTENTION: Faire attention de ne pas endommager les fils avec la clé.

Avec un maillet de plastique, frapper sur le côté de la clé pour faire sortir la poignée.



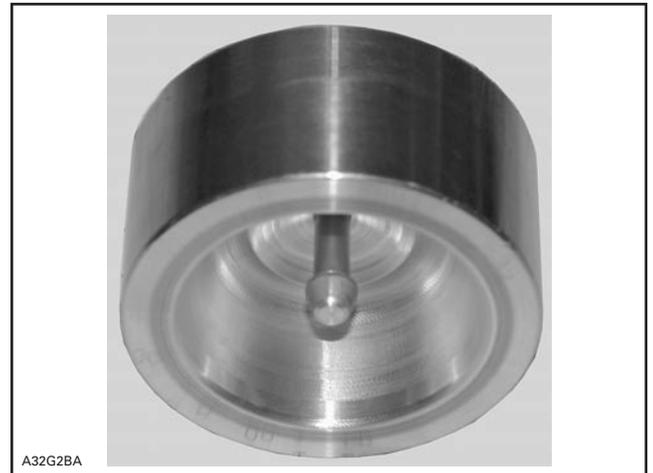
Pour l'installation, inverser l'ordre des étapes de la dépose; cependant, porter attention aux points suivants.

Nettoyer les extrémités du guidon et l'intérieur des poignées avec de l'alcool isopropylique. Laisser sécher avant d'installer les poignées.

AVERTISSEMENT

Pour une adhérence optimale, les extrémités du guidon et l'intérieur des poignées doivent être propres et secs avant d'installer les poignées.

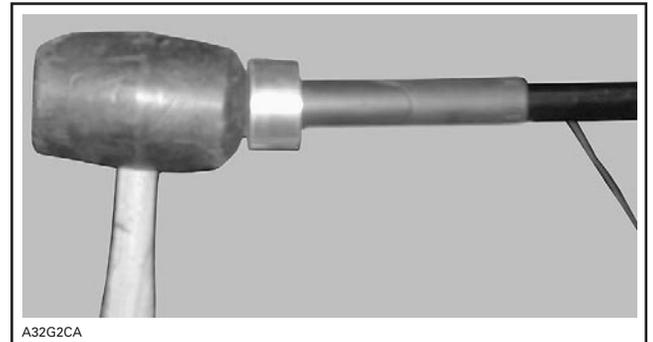
Pour bien installer les poignées, utiliser l'outil d'insertion (N/P 529 035 897).



ATTENTION: On risque d'endommager l'élément chauffant si on n'utilise pas cet outil pour l'installation.

Placer l'outil à l'extrémité extérieure de la poignée.

Avec un maillet de plastique, frapper sur l'outil jusqu'à ce que la poignée soit complètement insérée.



Acheminer correctement les fils, puis remettre en place et serrer les logements des manettes d'accélérateur et de frein.

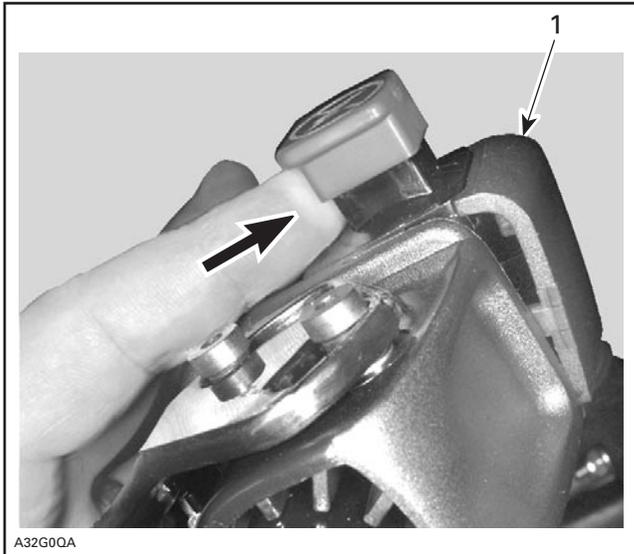
Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

Sous-section 02 (DIRECTION)

Réinstaller les fils et rebrancher les raccords. Vérifier si les éléments chauffants fonctionnent bien.

16, Interrupteur d'urgence

Appuyer sur l'interrupteur pour enlever le capuchon de plastique.



1. Capuchon de plastique

1, Colonne de direction

Enlever le protecteur de guidon, puis retirer le maître-cylindre du guidon et le mettre de côté. Enlever le circlip qui retient le câble d'accélérateur au logement de la manette d'accélérateur. Débrancher tous les logements de raccords des interrupteurs de guidon. Enlever le guidon (complet).

Enlever le moteur (voir DÉPOSE ET INSTALLATION).

Déboulonner la console.

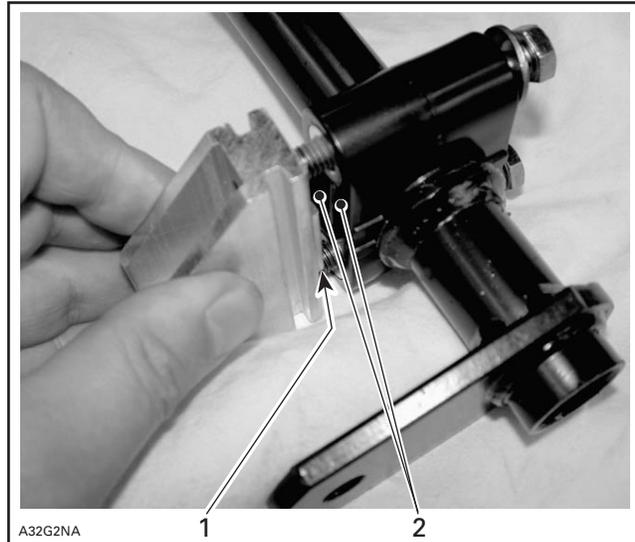
Détacher la barre d'accouplement n° 8 de la colonne de direction. Noter qu'il doit y avoir une rondelle plate trempée n° 7 de chaque côté du levier de la colonne de direction.

Dévisser les boulons de carrosserie n° 6.

Dégager les boulons de carrosserie n° 5 du support de direction, puis tirer sur la colonne de direction à partir du haut.

Les demi-boîtiers de plastique s'enlèveront avec la colonne de direction.

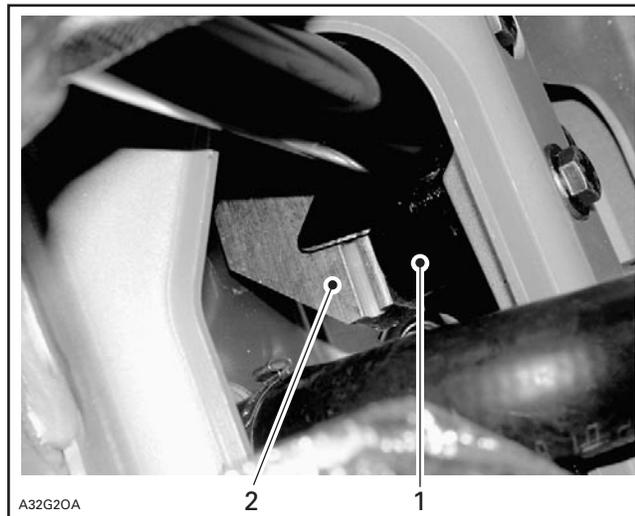
Au remontage, s'assurer que la rainure n° 3 de la patte s'insère dans une des deux fentes du demi-boîtier intérieur.



PIÈCES NON INSTALLÉES POUR PLUS DE CLARTÉ

1. Patte
2. Fentes

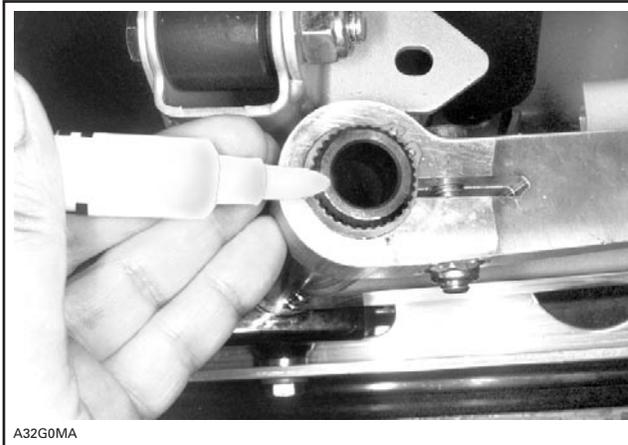
Une fois les boulons n° 6 serrés, s'assurer que le demi-boîtier intérieur épouse la rainure n° 3 parfaitement.



1. Demi-boîtier intérieur
2. Rainure

12, Bras de direction

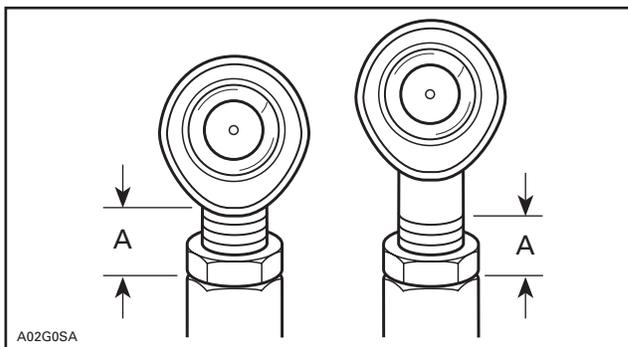
Pour préserver la géométrie de la direction pour le remontage, graver une marque sur le bras de direction et la jambe de ski avant le démontage.



A32G0MA

17,18, Joint à rotule (filets à gauche et à droite)

La longueur de la partie filetée non engagée dans la barre d'accouplement ne doit pas excéder 20 mm (25/32 po).



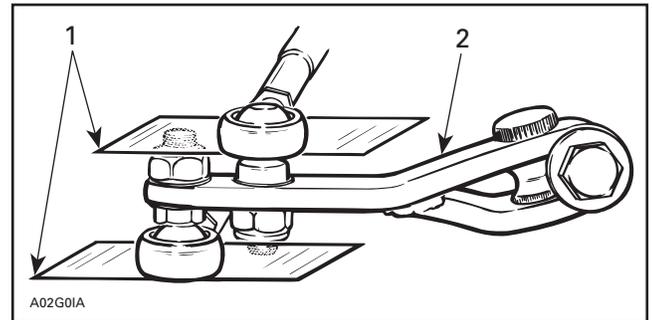
A02G0SA

TYPIQUE

A. 20 mm (25/32 po) max.

Retenir le joint à rotule pour serrer l'écrou autobloquant de la rotule de barre d'accouplement. Il faut l'aligner pour que la rotule de barre d'accouplement soit parallèle au bras de direction lorsqu'il est installé sur la motoneige.

Pour connaître les couples de serrage, voir la vue éclatée de la motoneige concernée.



A02G0IA

TYPIQUE

1. Parallèle au bras de direction
2. Bras de direction



A32G0KA

JOINT À ROTULE DE BARRE D'ACCOUPEMENT PARALLÈLE À LA BARRE OSCILLANTE AVANT DE SERRER

⚠ AVERTISSEMENT

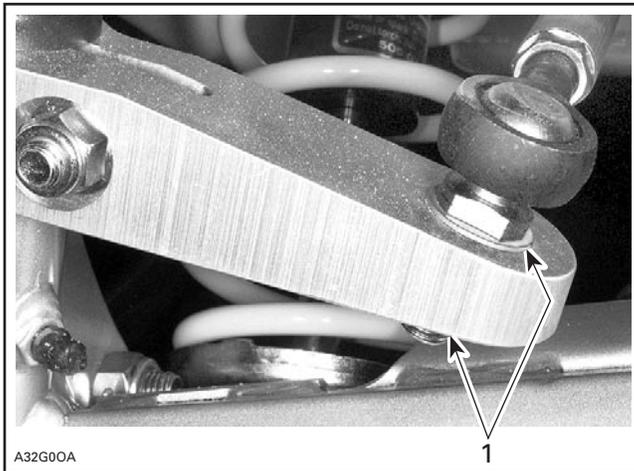
Le logement du joint à rotule doit être parallèle à la barre oscillante n° 9. Pour serrer les écrous, retenir le joint à rotule à l'aide d'une clé appropriée. La longueur de la partie filetée non engagée dans la barre d'accouplement ne doit pas excéder 20 mm (25/32 po).

7, Rondelle trempée

Installer une rondelle trempée de chaque côté du bras.

Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

Sous-section 02 (DIRECTION)



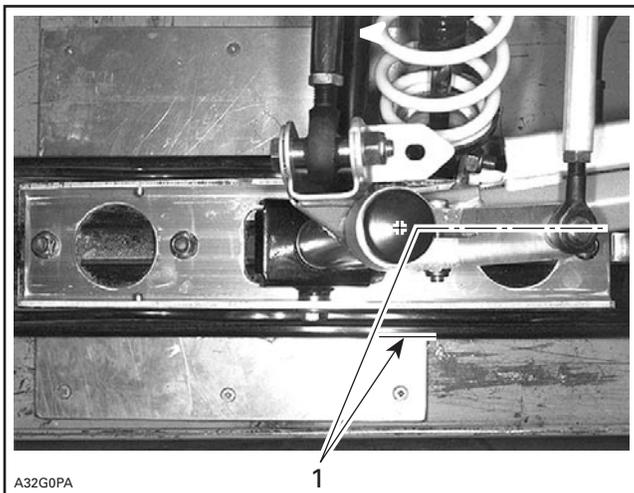
TYPIQUE

1. Rondelles trempées

12, Bras de direction

Les bras de direction doivent être placés dans le même angle de chaque côté lorsque les skis sont parallèles à la motoneige.

L'axe du bras de direction (allant du centre du capuchon de plastique au centre de la rotule du joint à rotule) doit être parallèle au ski.



TYPIQUE

1. Parallèle

Serrer le boulon et l'écrou du bras de direction selon le couple de serrage de la vue éclatée.

INSPECTION

Vérifier si les skis et les lisses sont usés; les remplacer s'il y a lieu. Se référer à la sous-section SUSPENSION AVANT.

12, Bras de direction

S'assurer que les bras de direction et les jambes de ski s'emboîtent bien.

⚠ AVERTISSEMENT

Les pièces dont les cannelures sont usées doivent être remplacées par des neuves.

Vérifier l'état général des composants de la direction. Les remplacer s'il y a lieu.

Élément de poignée chauffante

Se référer à la sous-section VÉRIFICATION DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE.

17,18, Joint à rotule (filets à gauche et à droite)

Vérifier si les joints à rotule sont usés ou s'ils ont du jeu. Les remplacer s'il y a lieu.

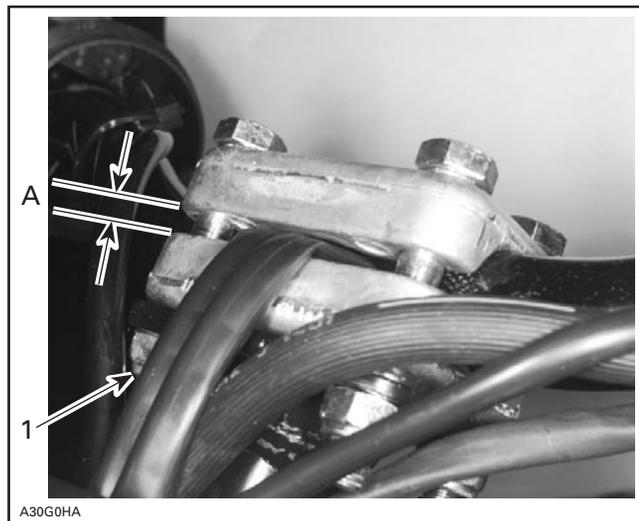
RÉGLAGE DU GUIDON

Desserrer les 4 écrous n° 4 qui retiennent les brides de serrage n° 2.

Régler le guidon à la position désirée.

Immobiliser le guidon dans cette position et serrer les 4 écrous tel qu'illustré.

ATTENTION: Serrer uniformément les écrous ou les boulons dans un ordre entrecroisé, et s'assurer que l'écart est égal de chaque côté des brides.



TYPIQUE

1. Serrer à 25 N•m (18 lbf•pi)
A. Écart égal tout autour

⚠ AVERTISSEMENT

Pour éviter tout contact entre la manette de frein et le pare-brise, NE PAS régler le guidon à une position trop élevée.

⚠ AVERTISSEMENT

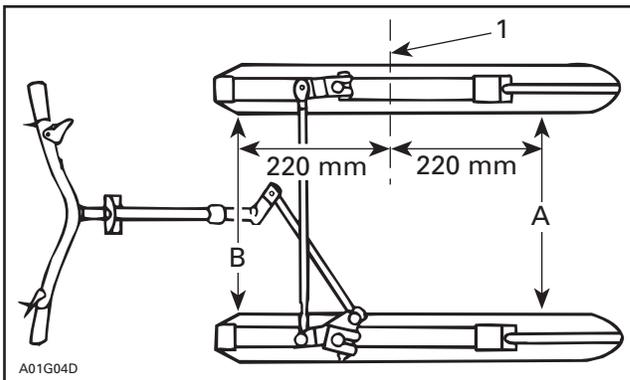
S'assurer que le protecteur de guidon et les commandes sont bien fixées à leur endroit respectif sur le guidon.

RÉGLAGE DE LA DIRECTION (skis)

Définitions

DIVERGENCE:

Différence telle que vue du haut entre la distance «A» séparant les extrémités avant des skis et la distance «B» séparant les extrémités arrière (réglable). Dans le cas des modèles 4-TEC, on doit mesurer la divergence à 220 mm (8-21/32 po) de l'axe du boulon du pivot de ski.



TYPIQUE

1. Axe du boulon du pivot de ski

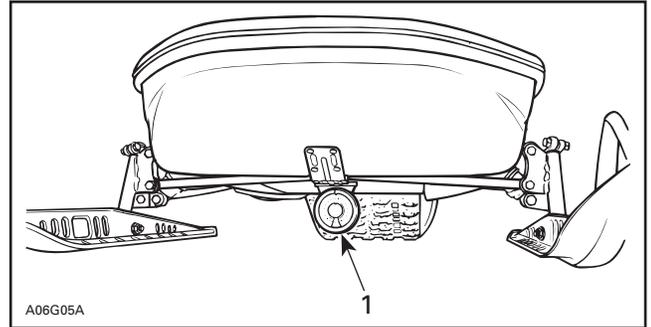
CARROSSAGE:

Angle de renversement intérieur ou extérieur de la jambe de ski par rapport à la verticale (vu de l'avant du véhicule).

Le carrossage ne peut être ajusté sur les modèles 4-TEC. Si la mesure n'est pas conforme, vérifier si des pièces sont pliées et les remplacer.

VÉRIFICATION DU CARROSSAGE

- S'assurer que le véhicule est de niveau en plaçant un rapporteur d'angle sous la traverse principale du châssis, tel qu'illustré.
- Les skis ne doivent pas toucher le sol.

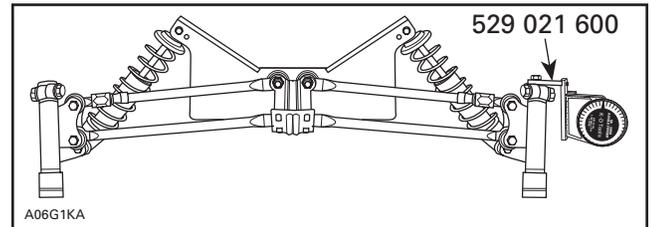


TYPIQUE

1. Rapporteur d'angle

À l'aide de l'outil (N/P 529 021 600) fixé à la jambe de ski, placer un rapporteur sur l'outil comme l'indique l'illustration suivante. Si cet outil n'est pas disponible, placer le rapporteur à l'extérieur du logement de la jambe de ski.

ATTENTION: Le rapporteur doit être placé à plat contre le bras oscillant. La lecture peut être inexacte si on place le rapporteur contre le joint de soudure ou l'autocollant.



TYPIQUE — VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DU CARROSSAGE

Réglages

Faire les réglages dans l'ordre suivant:

- Centrer les bras de pivot.
- Aligner les skis.

CENTRAGE DU BRAS DE PIVOT

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais tenter de faire pointer les skis droit devant en tournant le joint à rotule situé sur la barre d'accouplement n° 8.

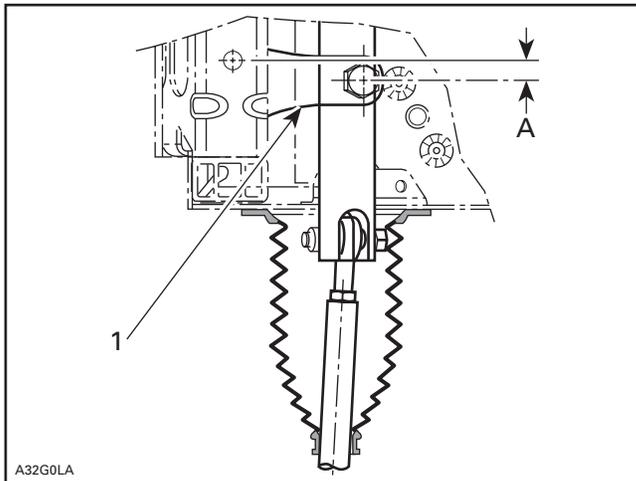
- Placer le guidon bien droit tel qu'expliqué plus loin.
- Vérifier si les bras de pivot sont bien centrés tel qu'expliqué plus loin. Si la mesure se situe entre 9 et 13 mm (23/64 et 33/64 po), passer à l'alignement des skis. Sinon, faire les réglages indiqués plus loin puis aligner les skis.

Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

Sous-section 02 (DIRECTION)

8,17,18, Barre d'accouplement et joint à rotule

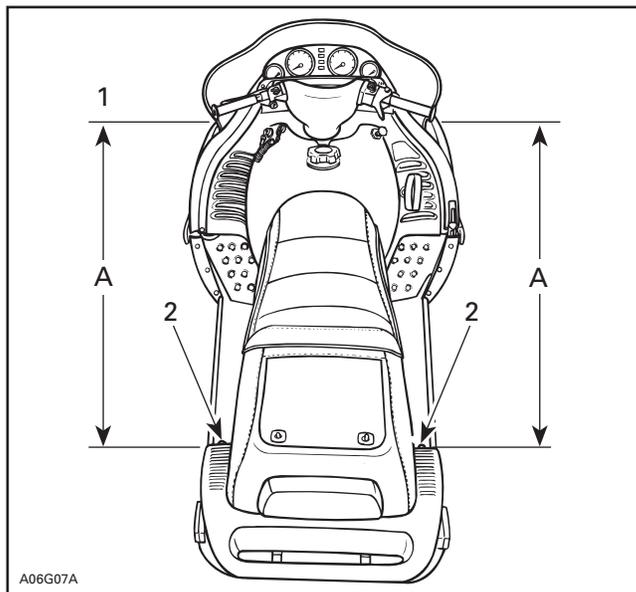
Tourner le guidon jusqu'à ce que le centre du boulon du bras de pivot gauche soit à 11 mm (27/64 po) du centre de l'orifice du châssis.



1. Bras de pivot de gauche
A. 11 mm (27/64 po)

S'assurer que le guidon est à l'horizontale en mesurant la distance entre l'extrémité des poignées et l'arrière du tunnel. Voir l'illustration.

REMARQUE: Le point de repère doit être le même des deux côtés.



TYPIQUE

1. Même distance «A» de chaque côté
2. Même point de repère

Si le guidon n'est PAS à l'horizontale, enlever le moteur (voir la section DÉPOSE ET INSTALLATION) et régler la barre d'accouplement tel qu'expliqué plus bas.

Desserrer les écrous de blocage de la barre d'accouplement n° 8 (filets à gauche du côté de la colonne de direction) et tourner celle-ci au besoin. Resserrer les écrous de blocage à 18 N•m (159 lbf•po).

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais allonger cette barre d'accouplement de sorte que la partie filetée extérieure non engagée du joint à rotule dépasse 20 mm (25/32 po).

ALIGNEMENT DES SKIS

REMARQUE: S'assurer que le centrage du pivot est conforme. Consulter la section CENTRAGE DU BRAS DE PIVOT.

Pour aligner les skis, varier la longueur des barres d'accouplement supérieures gauche et droite n° 11.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais tenter de faire pointer les skis droit devant en tournant le joint à rotule situé sur la barre d'accouplement n° 8.

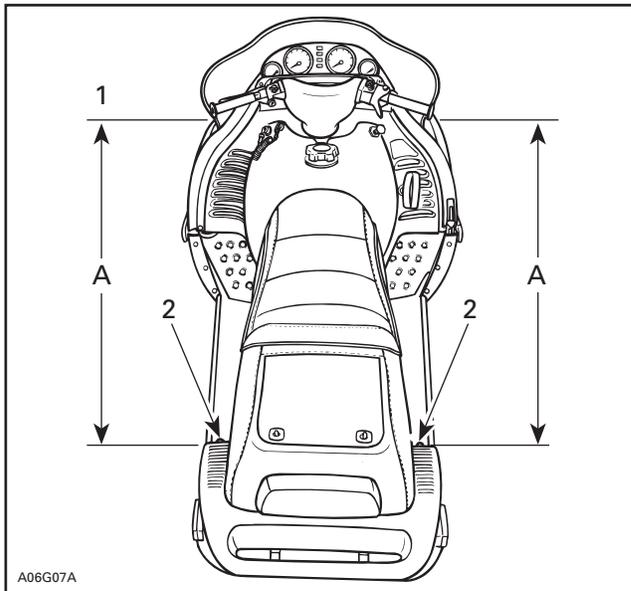
Marche à suivre:

Placer le guidon pour qu'il soit à l'horizontale lorsqu'on mesure la distance entre l'extrémité des poignées et l'arrière du tunnel. Voir l'illustration.

REMARQUE: Le point de repère doit être le même des deux côtés.

Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

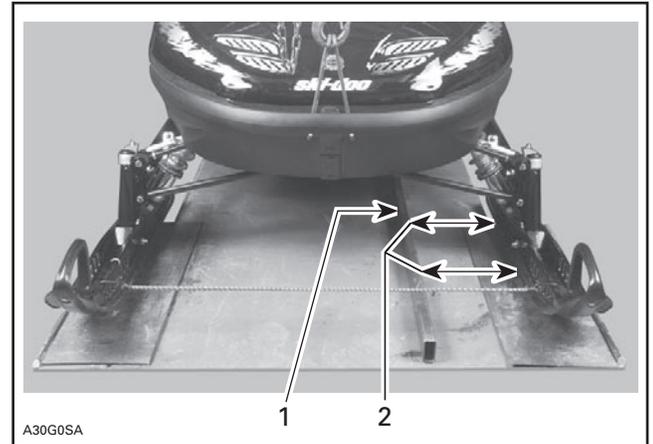
Sous-section 02 (DIRECTION)



TYPIQUE

1. Même distance «A» de chaque côté
2. Même point de repère

- Placer un cordon élastique à l'avant des skis pour les rapprocher et éliminer tout jeu du mécanisme de direction.
- Soulever l'avant du véhicule.
- S'assurer que les skis pointent droit devant en plaçant une barre de métal le long de la chenille pré réglée, puis en mesurant la distance entre l'avant et l'arrière des skis et la barre. Prendre les mesures à 220 mm (8-21/32 po) à l'avant et à l'arrière de l'axe du pivot de ski.
- Pour diminuer l'écart lors de la mesure, régler un ski à la divergence appropriée (c.-à-d.: la moitié de la divergence totale), puis, à partir de ce ski, mesurer la divergence de l'autre ski.



TYPIQUE

1. Barre de métal
2. Mesurer à 220 mm (8-21/32 po) du pivot de ski

Si un réglage est nécessaire:

- Desserrer les écrous de blocage des 2 barres d'accouplement n° 11.

La divergence doit être conforme aux données indiquées dans le tableau suivant.

MODÈLE	DIVERGENCE TOTALE + 3 mm (+ 1/8 po) - 0 mm (- 0 po)
4-TEC	3.0 (1/8)

- Tourner la barre d'accouplement pour modifier sa longueur.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais allonger une barre d'accouplement de sorte que la partie filetée extérieure non engagée du joint à rotule dépasse la barre de plus de 20 mm (25/32 po).

Section 07 DIRECTION/SUSPENSION AVANT

Sous-section 02 (DIRECTION)

LUBRIFICATION

AVERTISSEMENT

Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur ni leur gaine.

26, Raccords de graissage

Utiliser de la graisse synthétique pour suspension (N/P 293 550 033) seulement.

- Graisser les jambes de ski.
- Graisser les bras de pivot gauche et droit.
- Graisser les blocs stabilisateurs du bras oscillant.

Pour tous les autres points de graissage, utiliser le lubrifiant BOMBARDIER LUBE (N/P 293 600 016).

Lubrifier:

- les douilles de la colonne de direction
- le joint à rotule de chaque barre d'accouplement.