

TABLE DES MATIÈRES

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT	05-02-1
TABLEAU DES COURROIES UTILISÉES	05-02-1
VÉRIFICATION	05-02-1
VÉRIFICATION DE LA FONCTION «POINT MORT»	05-02-1
SENS DE ROTATION	05-02-2
MESURE ET RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT	05-02-2
MESURE DE LA FLÈCHE DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT (référence seulement)	05-02-3
POULIE MOTRICE	05-03-1
POULIE LITE DE BOMBARDIER	05-03-1
GÉNÉRALITÉS	05-03-2
DÉPOSE	05-03-2
DÉMONTAGE	05-03-3
NETTOYAGE	05-03-3
INSPECTION	05-03-3
REMONTAGE	05-03-3
INSTALLATION	05-03-4
POULIES TRA ET TRA III	05-03-5
GÉNÉRALITÉS	05-03-6
DÉPOSE	05-03-6
DÉMONTAGE	05-03-6
NETTOYAGE	05-03-8
INSPECTION	05-03-8
REMONTAGE	05-03-9
INSTALLATION	05-03-13
RÉGLAGE DE LA POULIE MOTRICE	05-03-13
POULIE MENÉE	05-04-1
LPV 27	05-04-1
DÉPOSE	05-04-2
DÉMONTAGE	05-04-2
INSPECTION	05-04-2
REMONTAGE	05-04-3
INSTALLATION	05-04-4
RÉGLAGE	05-04-4
FORMULA	05-04-5
DÉPOSE	05-04-6
DÉMONTAGE	05-04-6
NETTOYAGE	05-04-6
INSPECTION	05-04-7
REMONTAGE	05-04-7
INSTALLATION	05-04-7

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 01 (TABLE DES MATIÈRES)

RÉGLAGE.....	05-04-8
HPV27/VSA	05-04-10
DÉPOSE	05-04-11
DÉMONTAGE	05-04-11
NETTOYAGE	05-04-11
INSPECTION.....	05-04-12
REMONTAGE.....	05-04-12
INSTALLATION.....	05-04-12
RÉGLAGE.....	05-04-13
<hr/>	
DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT	05-05-1
GÉNÉRALITÉS	05-05-1
MARCHE À SUIVRE	05-05-1
DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT.....	05-05-2
<hr/>	
FREIN	05-06-1
FREIN MÉCANIQUE	05-06-1
FREIN HYDRAULIQUE	05-06-2
TYPE DE LIQUIDE DE FREIN	05-06-4
REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN.....	05-06-4
DÉPOSE	05-06-5
DÉMONTAGE	05-06-6
NETTOYAGE.....	05-06-6
INSPECTION	05-06-6
REMONTAGE.....	05-06-7
INSTALLATION.....	05-06-7
RÉGLAGE.....	05-06-8
PURGE	05-06-9
<hr/>	
CARTER DE CHÂÎNE	05-07-1
DÉPOSE ET DÉMONTAGE	05-07-2
VÉRIFICATION	05-07-3
MODIFICATION DU RAPPORT D'ENGRENAGE	05-07-3
INSTALLATION ET REMONTAGE	05-07-3
RÉGLAGE DE LA CHÂÎNE D'ENTRAÎNEMENT	05-07-4
RÉGLAGE.....	05-07-4
<hr/>	
CHÂÎNE D'ENTRAÎNEMENT.....	05-08-1
CHÂÎNE SILENCIEUSE.....	05-08-1

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

TABLEAU DES COURROIES UTILISÉES

MODÈLES	NUMÉRO DE PIÈCE	LARGEUR MINIMALE (limite d'usure) mm (po)
Tous les modèles refroidis par ventilateur	415 060 600	32.30 (1.272)
Tous les modèles équipés d'un moteur 593 HO	417 300 197	34.20 (1.346)
Tous les modèles équipés d'un moteur 493 ou 593 sauf ceux équipés d'un moteur 593 HO	414 860 700	32.50 (1.280)
Tous les modèles équipés d'un moteur 693 ou 793 sauf ceux équipés d'un moteur 793 HO	417 300 127	33.95 (1.337)
Tous les modèles équipés d'un moteur 793 HO	417 300 166	35.27 (1.389)

VÉRIFICATION

Examiner la courroie. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, effilée ni usée de façon anormale (usure inégale, usure d'un seul côté, crampons manquants, matériau fendillé). L'usure anormale de la courroie peut provenir d'un mauvais alignement des poulies, d'un régime excessif alors que la chenille est gelée, d'accélération rapides à froid, d'une poulie couverte de bavures ou de rouille, d'huile sur la courroie ou d'une courroie de rechange tordue.

Vérifier la largeur de la courroie. Remplacer la courroie si sa largeur est inférieure à la largeur minimale recommandée (voir le tableau ci-dessus).

VÉRIFICATION DE LA FONCTION «POINT MORT»

AVERTISSEMENT

Toujours vérifier la fonction «point mort» après avoir effectué un entretien ou une réparation.

Serrer le frein de stationnement. Le véhicule doit être au sol sur une surface de niveau. Personne ne doit se trouver devant le véhicule.

Fixer le cordon coupe-circuit à ses vêtements et se placer à côté du véhicule. Démarrer le moteur.

AVERTISSEMENT

Ne pas s'asseoir sur le véhicule.

Dégager le frein de stationnement. Le véhicule ne doit pas avancer lorsque le moteur tourne au ralenti. S'assurer que :

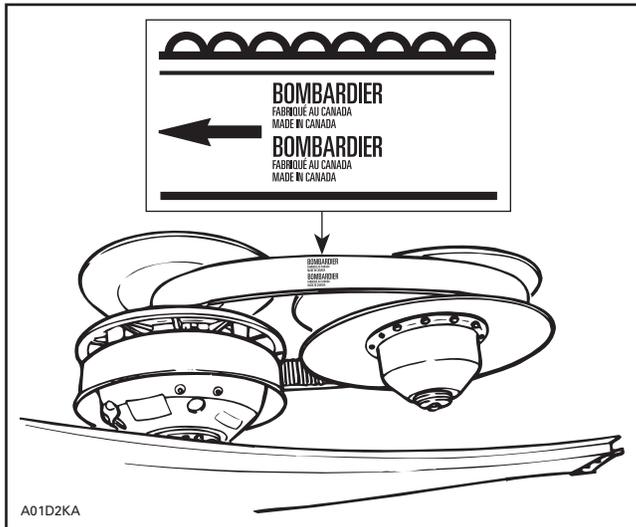
- le régime de ralenti est adéquat
- la bonne courroie est installée
- la distance centre à centre des poulies est adéquate
- la flèche de la courroie est adéquate.

Section 05 TRANSMISSION

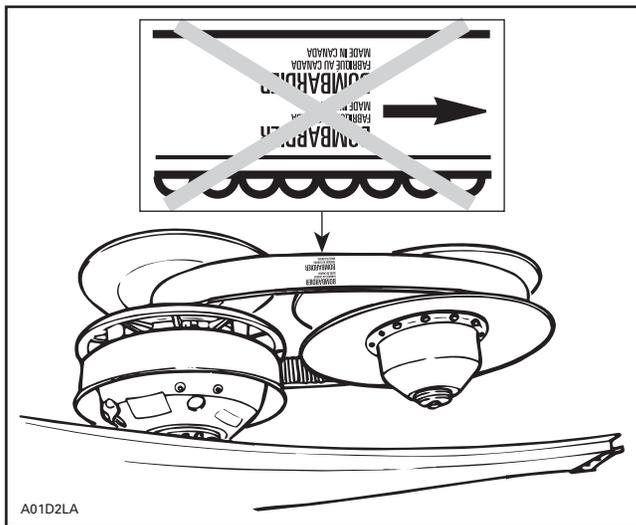
Sous-section 02 (COURROIE D'ENTRAÎNEMENT)

SENS DE ROTATION

Pour que la courroie d'entraînement dure le plus longtemps possible, installer celle-ci conformément à l'illustration suivante en respectant le sens de rotation.



BON SENS DE ROTATION



MAUVAIS SENS DE ROTATION

REMARQUE: Dans le cas d'une courroie usagée, faire une marque pour la réinstaller de manière qu'elle tourne dans le même sens.

MESURE ET RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Mesure

REMARQUE: Il faut mesurer la hauteur chaque fois qu'on installe une courroie d'entraînement neuve.

REMARQUE: Pour obtenir une mesure précise de la hauteur de la courroie, on recommande de la soumettre à un rodage sur une distance de 50 km (30 mi).

Avant de vérifier la hauteur de la courroie, s'assurer que le véhicule est muni de la bonne courroie et qu'elle est en bon état (voir le TABLEAU DES COURROIES UTILISÉES).

Régler la distance entre les poulies et leur alignement. Se référer à la sous-section DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT.

Afin d'obtenir le rendement maximal du véhicule, régler la hauteur de la courroie conformément aux indications du tableau suivant.

MODÈLES	HAUTEUR DE LA COURROIE
Tous les modèles	Partie supérieure du cordon de la courroie d'entraînement doit être vis-à-vis de la poulie menée



1. Vis-à-vis de la poulie

Réglage

Avant de régler la hauteur de la courroie, s'assurer que le véhicule est muni de la bonne courroie et qu'elle est en bon état (voir le TABLEAU DES COURROIES UTILISÉES).

Régler la distance entre les poulies conformément aux indications. Se référer à la sous-section DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT.

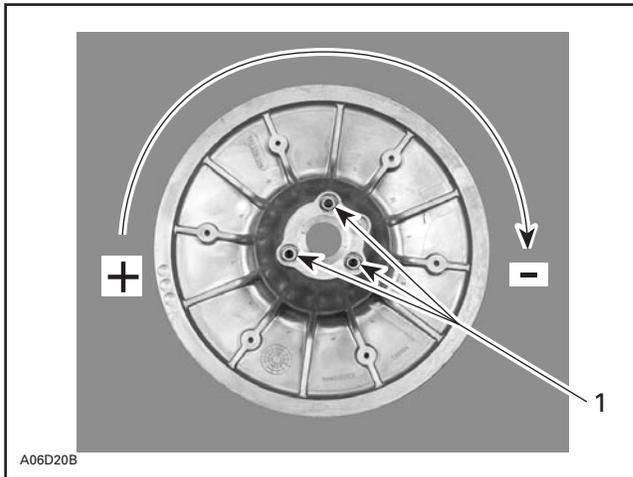
Modèles munis d'une poulie menée de type Formula

Se référer à l'illustration et régler la hauteur de la courroie au moyen des vis Allen.

Pour abaisser la courroie dans la poulie menée, tourner les vis Allen dans le sens horaire.

Pour élever la courroie dans la poulie menée, tourner les vis Allen dans le sens antihoraire.

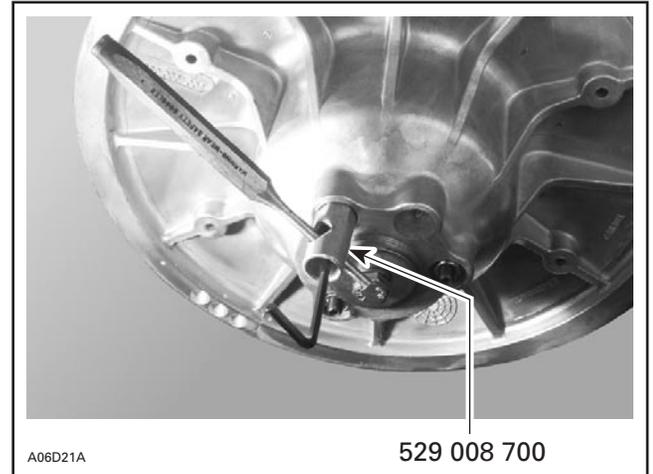
REMARQUE: Tourner la vis Allen d'un quart de tour à la fois et tourner ensuite la poulie menée pour permettre à la courroie d'entraînement de bien prendre place dans la poulie. Vérifier la hauteur et répéter au besoin.



TYPIQUE

1. Vis Allen et écrous de blocage

Retenir les vis Allen tout en serrant les écrous de blocage pour ne pas dérégler la poulie. Utiliser l'outil de réglage (N/P 529 008 700).



TYPIQUE

Modèles munis d'une poulie menée de type HPV27

Desserrer les vis et tourner l'anneau de réglage en conséquence. Resserrer les vis.

MESURE DE LA FLÈCHE DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT (référence seulement)

REMARQUE: Il faut mesurer la flèche chaque fois qu'on installe une courroie d'entraînement neuve.

REMARQUE: Pour obtenir une mesure précise lorsqu'on vérifie la flèche de la courroie, on recommande de la soumettre à un rodage sur une distance de 50 km (30 mi).

Avant de vérifier la flèche de la courroie, s'assurer que le véhicule est muni de la bonne courroie (voir le TABLEAU DES COURROIES UTILISÉES).

Régler la distance entre les poulies et leur alignement. Se référer à la sous-section DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT.

Afin d'obtenir le rendement maximal du véhicule, régler la tension de la courroie conformément aux indications du tableau suivant.

MODÈLES	FLÈCHE [†] mm (po)	FORCE kg (lb)
Tous les modèles	32 ± 5 (1.260 ± .197)	11.5 (25)

[†] À TITRE D'INFORMATION SEULEMENT

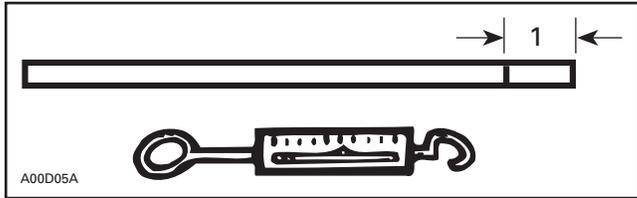
Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 02 (COURROIE D'ENTRAÎNEMENT)

Pour vérifier la tension

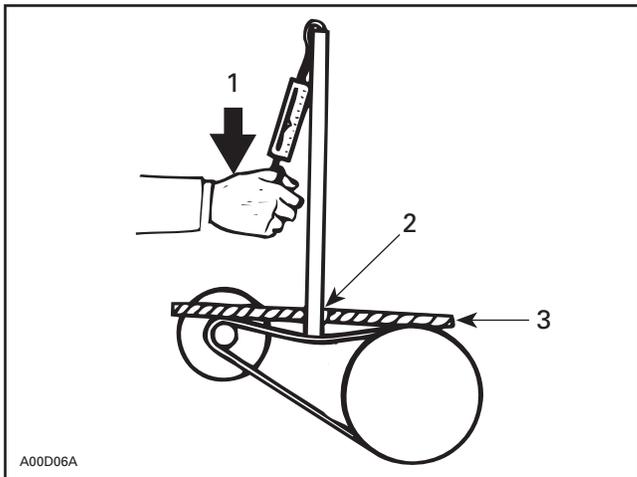
Placer une règle sur la courroie d'entraînement.

Méthode du bâtonnet de bois et du peson cylindrique



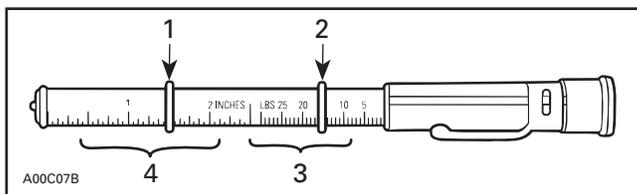
1. Indiquer la flèche

Positionner le bâtonnet et le peson à mi-chemin entre les poulies et appliquer la force appropriée sur la courroie d'entraînement. Voir l'illustration.



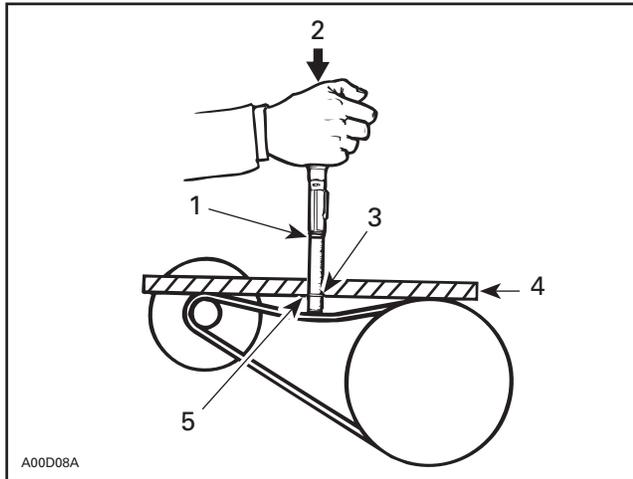
1. Appliquer la force requise
2. Lire la flèche ici
3. Règle de référence

On peut aussi utiliser le vérificateur de tension de la courroie d'entraînement (N/P 414 348 200).



1. Bague inférieure
2. Bague supérieure
3. Force
4. Flèche

1. Glisser la bague inférieure de l'échelle de la flèche à la mesure requise.
2. Glisser la bague supérieure de l'échelle de force de la flèche à 0 (zéro).
3. Exercer une pression jusqu'à ce que la bague inférieure se place au niveau de la règle, et noter la force sur l'échelle supérieure (au haut de la bague).



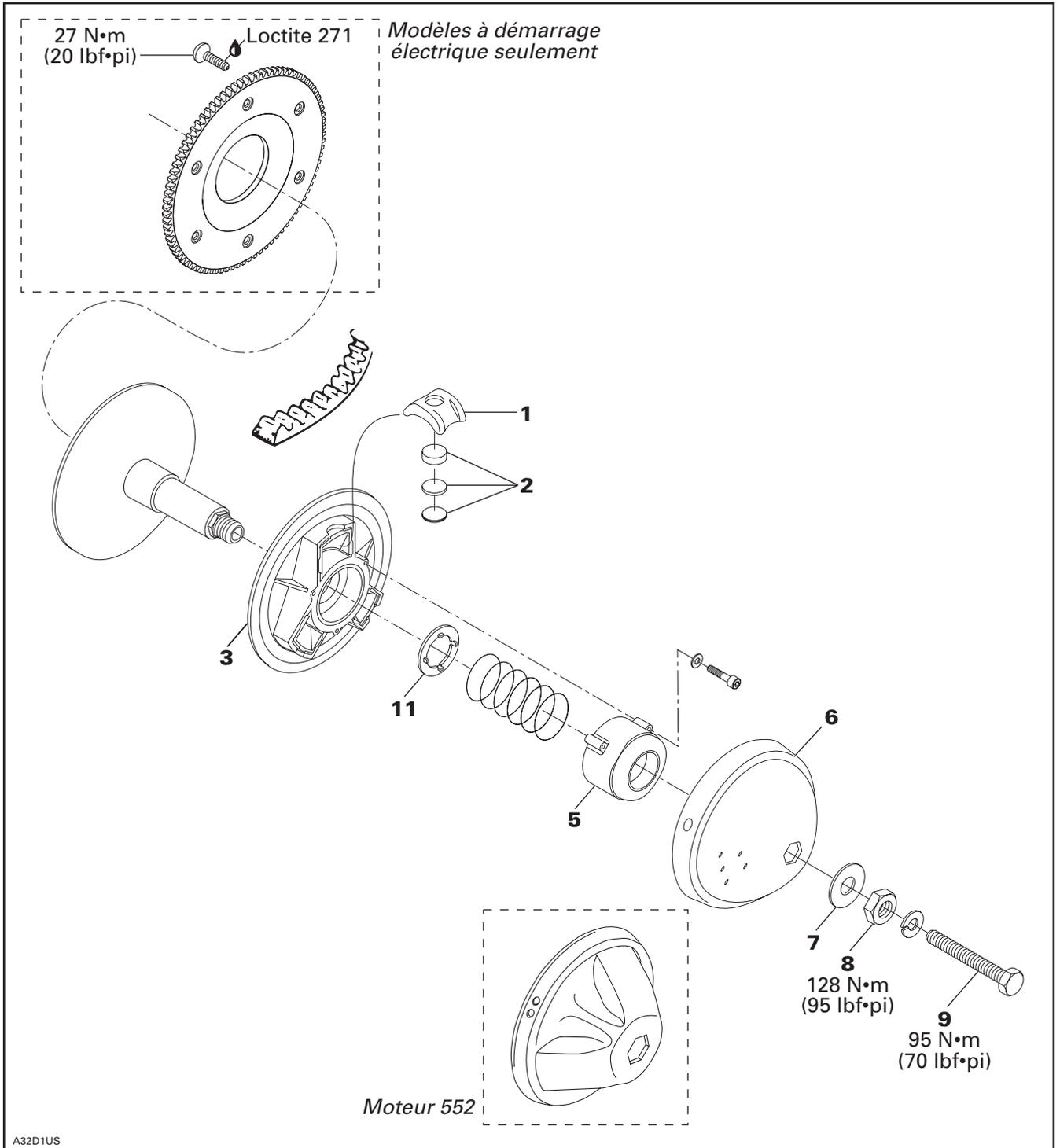
1. Bague supérieure — force
2. Appliquer la force requise
3. Bague inférieure — flèche
4. Règle de référence
5. Flèche

POULIE MOTRICE

POULIE LITE DE BOMBARDIER

REMARQUE: Cette poulie motrice ne requiert aucune lubrification.

Modèles de la série ZX munis d'un moteur 377 ou 552



Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

GÉNÉRALITÉS

On peut remplacer certaines pièces de la poulie motrice (ressort de rappel, disque de calibrage, etc.) afin d'améliorer la performance du véhicule en haute altitude. Un bulletin de service donnera toute l'information nécessaire sur le calibrage en altitude.

ATTENTION: De telles modifications ne devraient être apportées que par des mécaniciens d'expérience en raison de l'effet qu'elles peuvent avoir sur la performance du véhicule.

⚠ AVERTISSEMENT

Toute réparation de la poulie motrice doit être effectuée par un concessionnaire autorisé de motoneiges Bombardier. Lors de l'installation des pièces, se conformer en tous points aux procédures et aux tolérances de montage.

DÉPOSE

REMARQUE: Si on démonte la poulie motrice, redresser d'abord la rondelle à languette n° 7, puis desserrer l'écrou n° 8.

⚠ AVERTISSEMENT

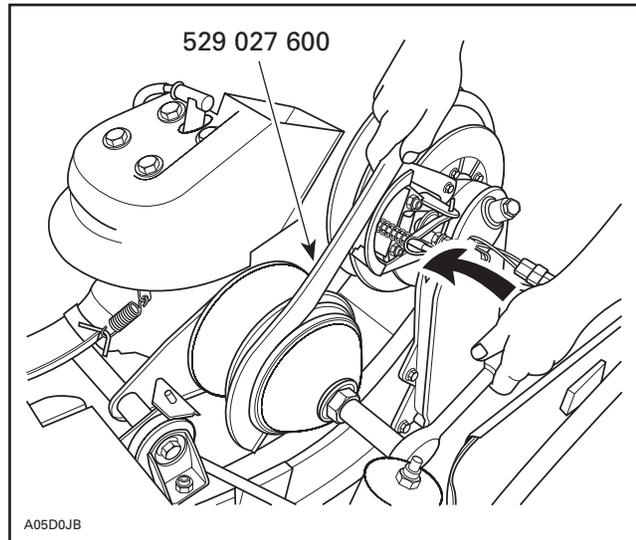
Ne jamais utiliser une clé à chocs pour enlever ou installer effectuer la dépose ou l'installation de la poulie motrice.

⚠ AVERTISSEMENT

La poulie motrice (complète) est équilibrée avec précision. Ne jamais en remplacer les composants par des pièces usagées provenant d'une autre poulie motrice.

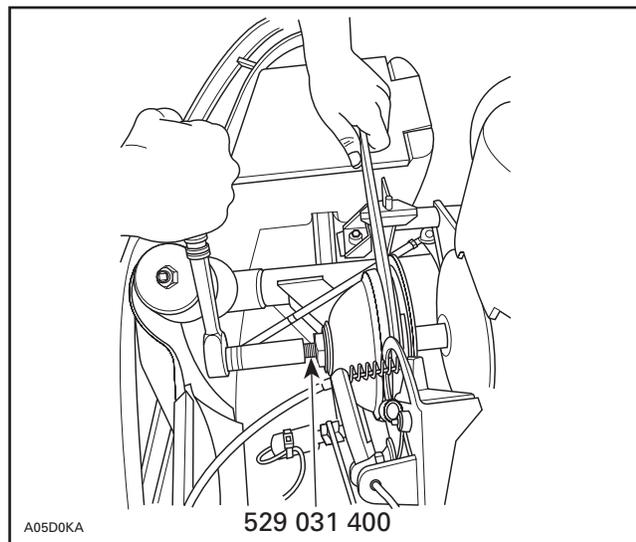
Utiliser la clé de retenue (N/P 529 027 600).

Enlever la vis de fixation n° 9.



TYPIQUE

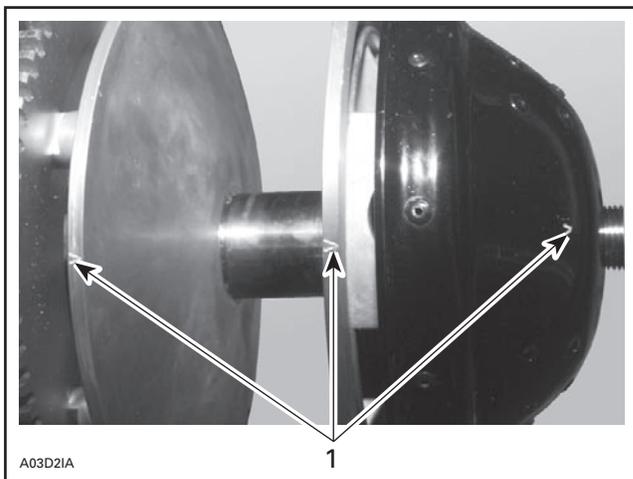
Insérer l'extracteur de poulie motrice (N/P 529 031 400), puis retirer la poulie motrice.



TYPIQUE

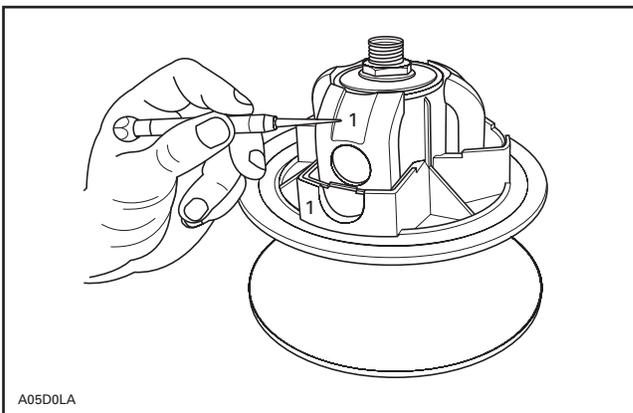
DÉMONTAGE

Dévisser l'écrou et retirer la rondelle à languette.
Repérer les marques d'alignement en vue du remontage.



1. Marques d'alignement

Identifier les blocs n° 1 et noter leur position respective en vue du remontage.

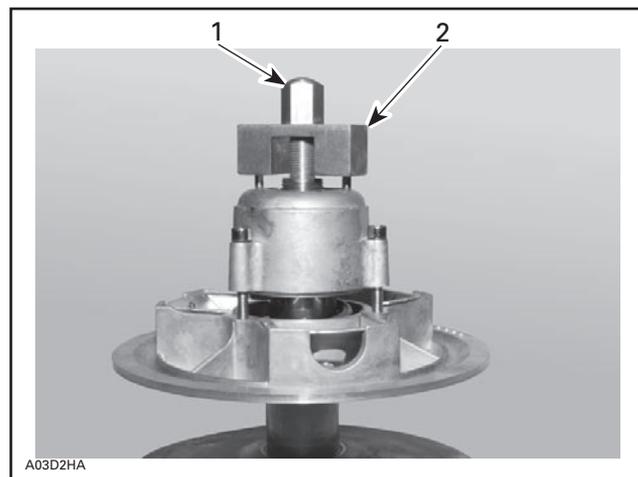


1. Identifier

2, Bouchon, rondelle et disque

On utilise ces pièces à des fins de calibrage. Se référer à la section FICHES TECHNIQUES.

Installer l'outil de couvercle à ressort (N/P 529 027 300) et l'extracteur (N/P 529 031 400) sur le couvercle à ressort.



1. Extracteur de poulie motrice
2. Outil de couvercle à ressort

Visser l'extracteur à la main afin de retenir le couvercle à ressort et enlever les vis qui retiennent ce dernier.

Dévisser lentement l'extracteur pour diminuer la pression au niveau du ressort.

Enlever le couvercle à ressort n° 5, le ressort et la rondelle n° 11.

NETTOYAGE

Nettoyer les faces de la poulie et l'arbre avec une laine d'acier fine et un chiffon sec et propre. Avec un chiffon sec et propre, nettoyer le coussinet de la demi-poulie coulissante.

INSPECTION

S'assurer que la demi-poulie coulissante ne présente aucun jeu excessif et que la surface de l'arbre de la demi-poulie n'est pas endommagée. Remplacer ces pièces au besoin.

REMONTAGE

Installer le circlip n° 11 et la rondelle n° 10.

Installer les blocs dans leur position respective tout en orientant leur extrémité courbée vers la cuvette du régulateur. Voir l'illustration suivante.

Serrer l'écrou n° 8 à 128 N•m (95 lbf•pi).

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

INSTALLATION

Serrer la vis entre 80 et 100 N•m (59 et 74 lbf•pi).

Installer la courroie d'entraînement et le garde-courroie.

Soulever l'arrière du véhicule et le placer sur un support mécanique.

AVERTISSEMENT

S'assurer que la chenille est libre de tout élément pouvant être projeté hors de son champ de rotation. Tenir mains, pieds, outils et vêtements éloignés de la chenille. S'assurer que personne ne se trouve à proximité du véhicule.

Faire accélérer le véhicule à basse vitesse (maximum 30 km/h (20 MPH)) et appliquer le frein. Répéter 5 fois.

Resserrer la vis entre 90 et 100 N•m (66 et 74 lbf•pi).

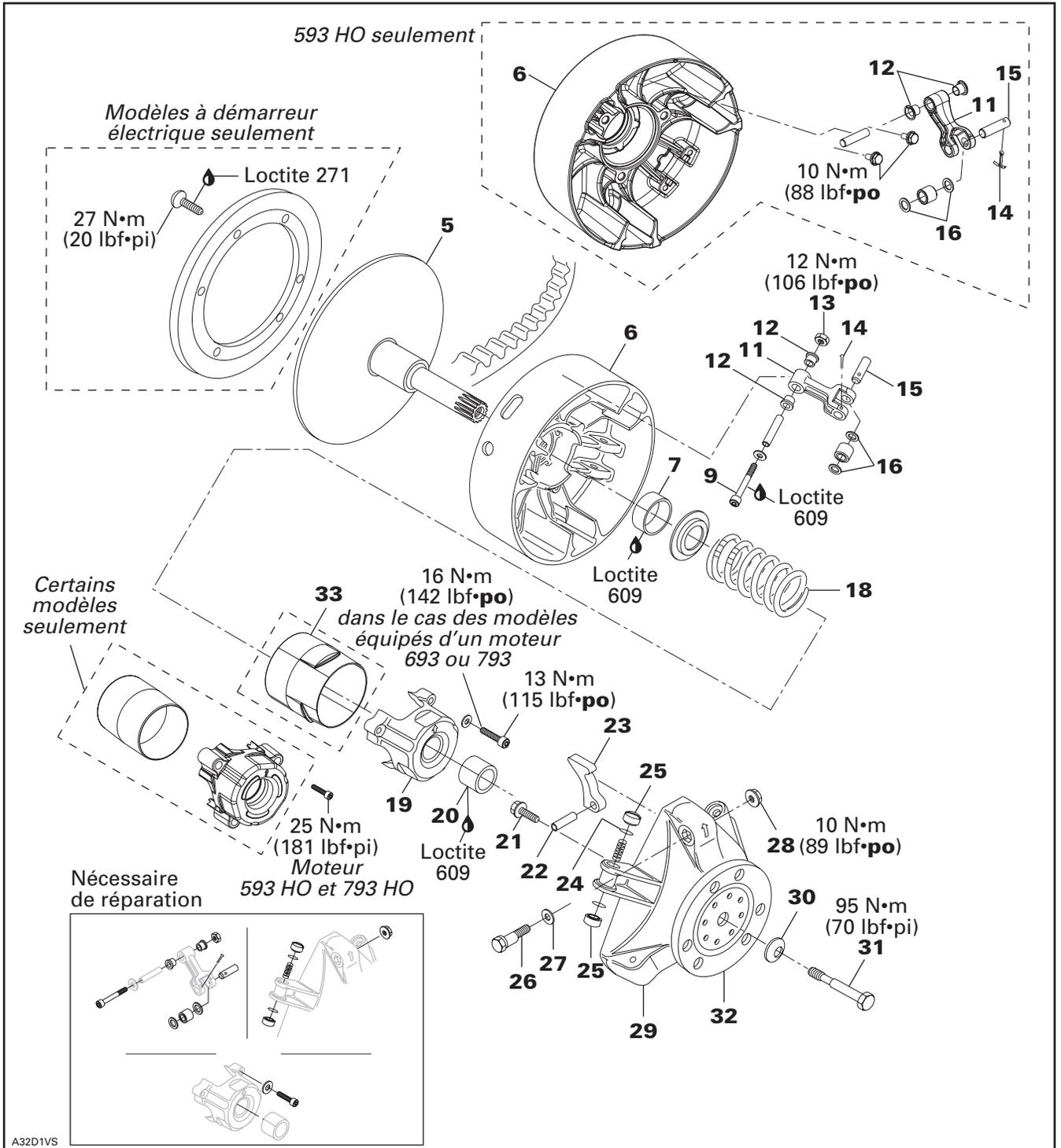
AVERTISSEMENT

Après les 10 premières heures d'utilisation du véhicule, inspecter la transmission pour s'assurer que la vis de fixation est bien serrée.

POULIES TRA ET TRA III

Tous les modèles de la série ZX refroidis par liquide et les modèles Skandic 500 refroidis par ventilateur

REMARQUE: Ces poulies motrices ne requièrent aucune lubrification. Consulter leurs catalogues de pièces respectifs, car la plupart des pièces de la poulie TRA III ne peuvent être remplacées par des pièces de poulie TRA.



Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

GÉNÉRALITÉS

Certaines pièces de la poulie motrice (ressort de rappel, rampe, etc.) peuvent être remplacées pour améliorer la performance du véhicule en haute altitude. Un bulletin de service donnera toute l'information nécessaire sur le calibrage en altitude.

ATTENTION: De telles modifications ne devraient être apportées que par des mécaniciens d'expérience en raison de l'effet qu'elles peuvent avoir sur la performance du véhicule. Avant d'effectuer l'installation, vérifier les caractéristiques du ressort. Ne pas se fier uniquement au code de couleur du ressort.

REMARQUE: Poulie motrice TRA, «Total Range Adjustable», signifie: poulie à réglages multiples.

⚠ AVERTISSEMENT

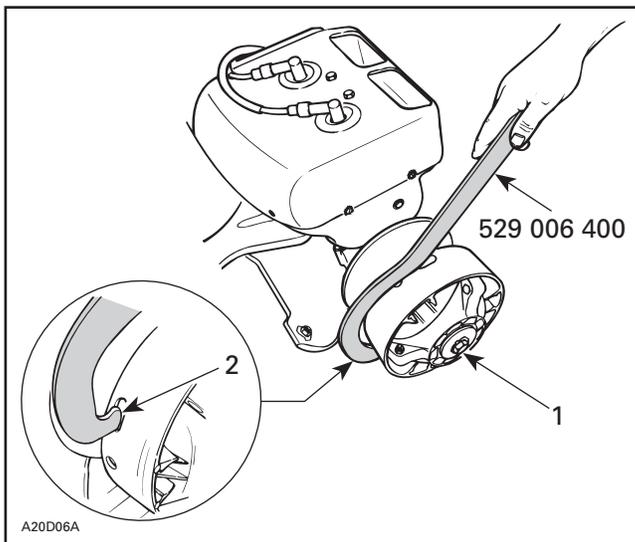
Toute réparation de la poulie motrice doit être effectuée par un concessionnaire autorisé de motoneiges Bombardier. Au moment de l'installation des pièces, se conformer en tous points aux procédures et aux tolérances de montage.

DÉPOSE

30,31, Rondelle conique et vis

Modèles munis de la TRA

Utiliser la clé de retenue (N/P 529 006 400).

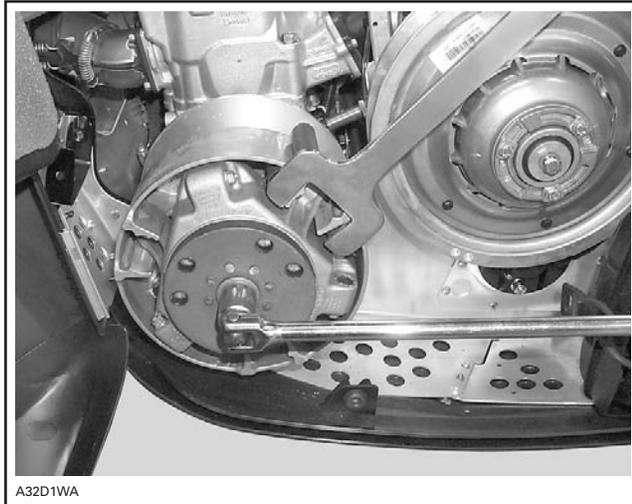


TYPIQUE

1. Vis de fixation
2. Insérer dans une des fentes

Modèles munis de la TRA III

Se servir de la clé de retenue (N/P 529 035 674).



Insérer la clé dans le montant de la demi-poulie coulissante

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser une clé à chocs pour enlever ou installer la poulie motrice.

Enlever la vis de fixation.

Pour enlever la poulie motrice ou la demi-poulie fixe du moteur, utiliser l'extracteur (N/P 529 007 900) pour les modèles à moteur 503 et l'extracteur (N/P 529 022 400) pour les modèles refroidis par liquide.

ATTENTION: Les filets de ces poulies sont métriques; donc, ne pas utiliser un extracteur à filets impériaux. Toujours engager l'extracteur à la main pour s'assurer que les filets de la poulie sont du même type (métrique par opposition à impérial) avant de serrer complètement.

Pour enlever la poulie motrice (complète):

Retenir la poulie motrice à l'aide de la clé de retenue, installer l'extracteur dans l'arbre de la poulie, puis serrer.

DÉMONTAGE

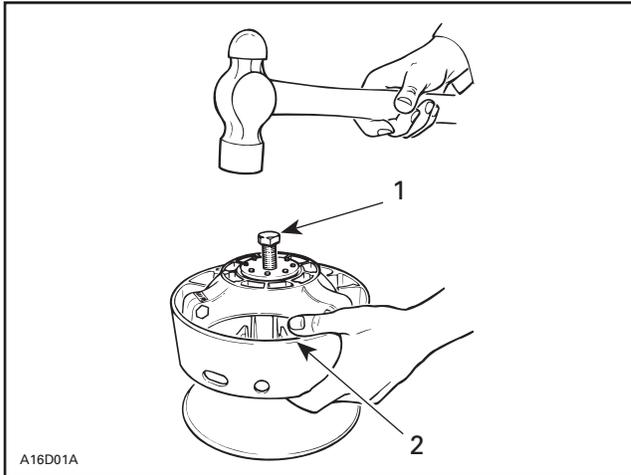
1,2, Vis et couronne de lancement

ATTENTION: Chauffer les vis de fixation avant de les enlever. Ne pas dépasser 150°C (300°F).

5,6, Demi-poulies fixe et coulissante

ATTENTION: Ne pas frapper sur la cuvette de régulateur.

Visser l'extracteur à environ 13 mm (1/2 po) dans l'arbre de la demi-poulie. Soulever la poulie motrice et la retenir par la demi-poulie coulissante tout en frappant sur l'extracteur pour dégager la demi-poulie fixe.



TYPIQUE

1. Extracteur
2. Retenir la demi-poulie coulissante

REMARQUE: Il n'est pas nécessaire de tracer des repères sur les pièces de cette poulie motrice, puisque des marques et des flèches ont déjà été tracées en usine.

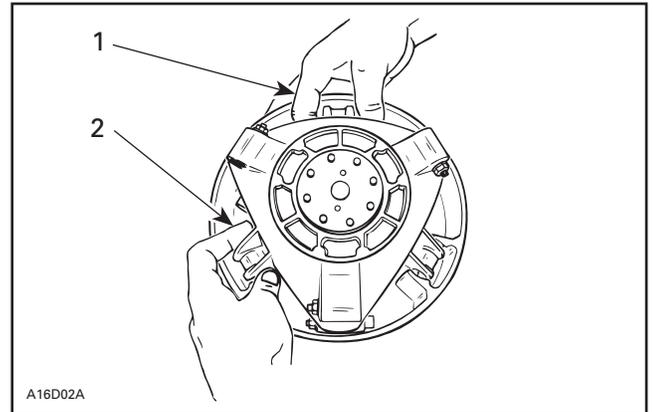
32, Amortisseur de cuvette

ATTENTION: Ne pas démonter l'amortisseur de cuvette. La cuvette de régulateur et l'amortisseur de cuvette forment un assemblage équilibré en usine.

25,29, Glissière et cuvette de régulateur

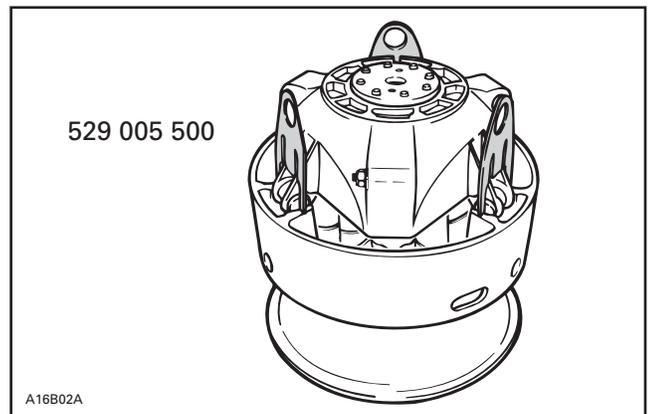
Soulever soigneusement la cuvette de régulateur jusqu'à ce que les glissières atteignent la position la plus élevée à l'intérieur des guides.

Retenir les glissières et soulever soigneusement leur logement afin de les enlever. Procéder de la même façon avec les autres logements en les soulevant un à la fois.



1. Retenir les glissières
2. Soulever un logement à la fois

REMARQUE: Pour faciliter le démontage, on devrait utiliser les fourchettes (N/P 529 005 500) pour retenir les glissières avant d'enlever la cuvette de régulateur.



19, Couvercle de ressort (complet)

Le ressort d'embrayage maintient une pression sur son couvercle.

⚠ AVERTISSEMENT

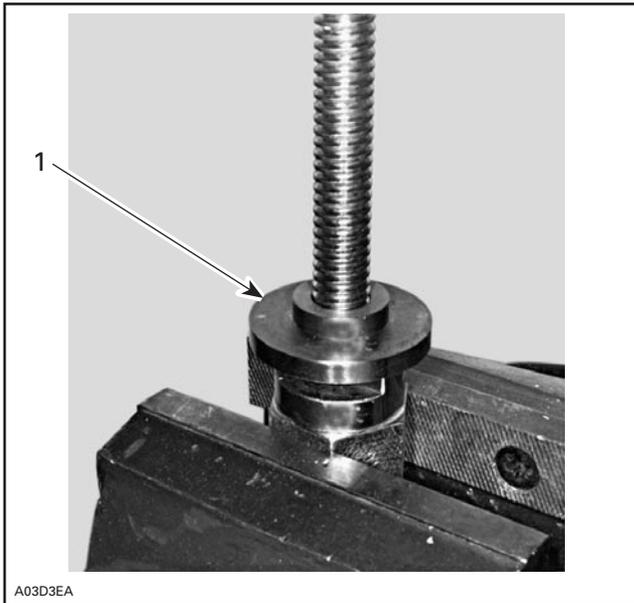
Le ressort d'embrayage est très rigide. Ne jamais tenter de démonter le couvercle de ressort sans les outils appropriés.

Se servir d'un compresseur de ressort (N/P 529 035 524).

Section 05 TRANSMISSION

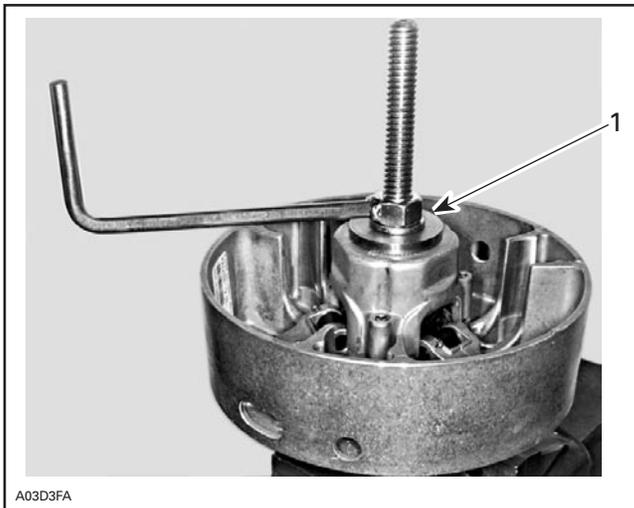
Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

Installer le guide de support.



1. Guide de support

Installer la demi-poulie coulissante, puis le second guide de support. Les guides protégeront le coussinet.



1. Guide de support

Enlever les 3 vis Allen qui retiennent le couvercle de ressort, et dévisser ensuite le compresseur.

NETTOYAGE

5,6, Demi-poulies fixe et coulissante

Nettoyer les faces de la poulie et l'arbre avec une laine d'acier fine et un chiffon sec et propre.

5, Demi-poulie fixe et extrémité du vilebrequin

S'assurer que les pièces sont à la température ambiante avant de les nettoyer.

Avec un essuie-tout et un solvant de nettoyage, nettoyer l'extrémité conique du vilebrequin ainsi que l'intérieur de la demi-poulie fixe de la poulie motrice, les filets du vilebrequin et les filets de la vis de fixation.

⚠ AVERTISSEMENT

Travailler dans un endroit bien aéré.

ATTENTION: Éviter que le solvant ne vienne en contact avec le joint du vilebrequin, puisque celui-ci pourrait être endommagé.

Avec une laine d'acier rugueuse ou moyenne et/ou un papier sablé n° 600, enlever tous les dépôts durcis ayant cuit sur les parties coniques du vilebrequin et de la poulie.

ATTENTION: N'utiliser aucun autre type d'abrasif.

Nettoyer de nouveau les surfaces de montage avec un essuie-tout et un solvant.

Essuyer les surfaces de montage avec un essuie-tout propre et sec.

ATTENTION: Les surfaces de montage ne doivent comporter aucun résidu d'huile, de solvant ou d'essuie-tout.

7,20, Coussinet

Pour nettoyer les coussinets, utiliser uniquement des nettoyeurs à base de pétrole.

ATTENTION: Ne jamais utiliser d'acétone pour nettoyer les coussinets.

INSPECTION

Vérifier la poulie motrice tous les ans.

16,17, Rondelle de butée et rouleau

Vérifier la circularité du diamètre extérieur du rouleau. Vérifier l'usure de la rondelle de butée et la remplacer si nécessaire.

ATTENTION: S'assurer que les rouleaux sont en bon état, et les remplacer s'il y a lieu.

9,12, Boulon et douille à épaulement

Vérifier s'il y a usure et les remplacer au besoin.

24,25, Joint torique et glissière

Vérifier si les joints toriques sont fendillés, coupés ou écrasés. Les remplacer s'il y a lieu.

Vérifier si les glissières sont usées. Les remplacer si la rainure n'est plus visible sur le dessus.

5,29, Demi-poulie fixe et cuvette de régulateur

Vérifier les cannelures et le jeu entre les 2 pièces. Mesurer le jeu au rayon des vis de calibrage. Ce jeu ne doit pas excéder 0.5 mm (.020 po). Les remplacer au besoin.

7,20, Coussinets de la demi-poulie coulissante et du couvercle de ressort

Vérifier le revêtement et remplacer les coussinets s'il est usé.

Remplacement du coussinet de la demi-poulie coulissante

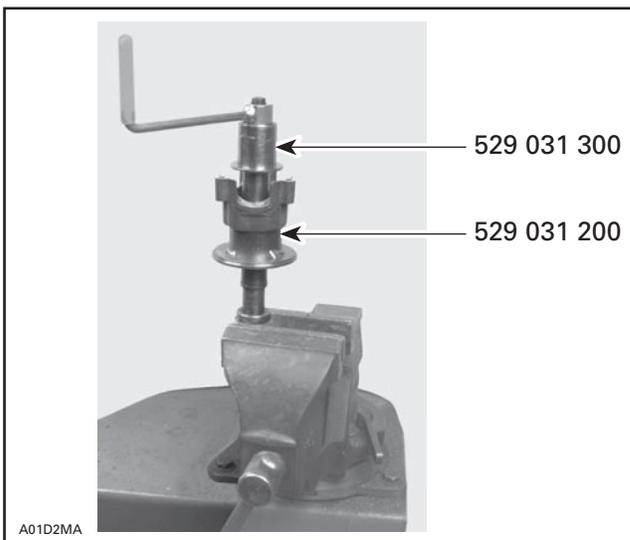
Ce coussinet est irremplaçable. S'il est usé, remplacer la demi-poulie coulissante (complète).

Remplacement du coussinet du couvercle de ressort

Dans des conditions d'utilisation normale, il n'est pas nécessaire de remplacer ce coussinet.

Placer le compresseur (N/P 529 035 524) dans un étai.

Enlever le coussinet à l'aide des outils (N/P 529 031 300 et 529 031 200 pour la poulie TRA et N/P 529 035 932 et 529 035 931 pour la TRA III).



TYPIQUE — VUE DE LA POULIE TRA

ATTENTION: Coller le coussinet avec un composé adhésif.

Appliquer du Loctite 609 sur l'extérieur du coussinet, et le presser à fond contre l'épaulement à partir de l'extérieur.

ATTENTION: Insérer le coussinet dans le couvercle de ressort par le côté de la demi-poulie coulissante, c'est-à-dire du côté intérieur.

REMONTAGE

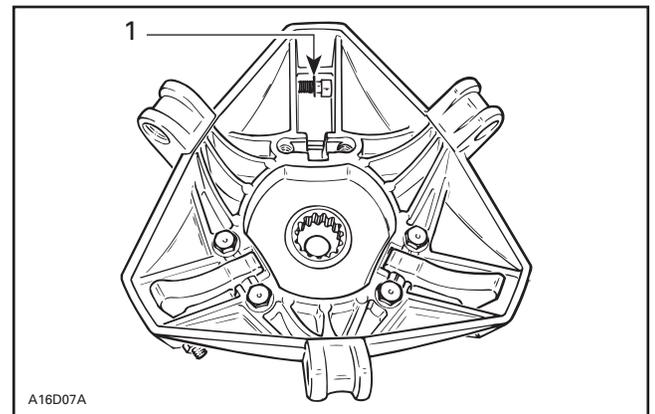
REMARQUE: Cette poulie motrice ne requiert aucune lubrification. Ne lubrifier aucune pièce.

1,2,3, Vis, couronne de lancement et Loctite 271

Appliquer du Loctite 271 (N/P 413 702 900) sur les filets et serrer à 27 N•m (20 lbf•pi).

26,27,28, Vis de calibrage, rondelle et écrou de blocage

Pendant l'installation de la vis de calibrage, installer la rondelle conformément aux indications.



1. Rondelle

Serrer l'écrou de blocage à 10 N•m (89 lbf•po).

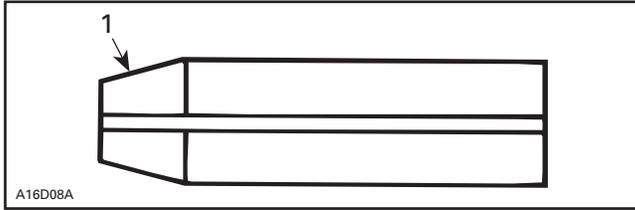
15, Goupille

Utiliser des goupilles du même modèle que celles d'origine. Pour des raisons de calibrage, les goupilles d'autres modèles ont des poids différents. Se référer à la section FICHES TECHNIQUES.

Section 05 TRANSMISSION
Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

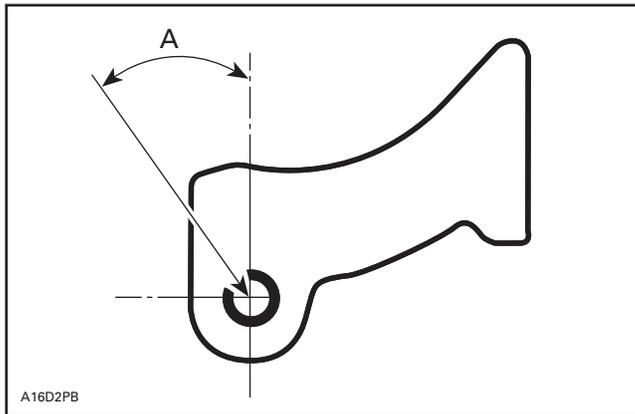
21,22,23, Rampe, goupille d'assemblage et vis

Insérer la goupille d'assemblage depuis le côté chanfreiné. Centrer la rampe par rapport à la goupille.

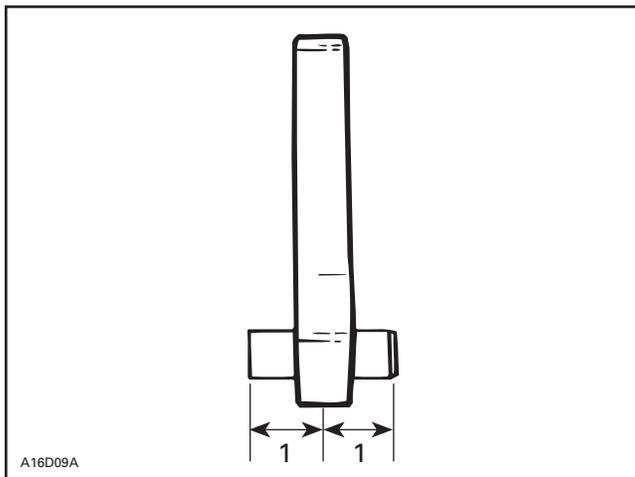


1. Côté chanfreiné

Placer la fente de la goupille d'assemblage selon l'angle A.



MODÈLE	ANGLE (A)
TRA	$30 \pm 5^\circ$
TRA III	$45 \pm 3^\circ$



1. Distance égale

Serrer les vis à 10 N•m (89 lbf•po).

9,11,13,14, Vis, levier (complet), écrou et goupille fendue

TRA III

REMARQUE: À l'installation des leviers, s'assurer que la partie courbée est du côté extérieur tel qu'indiqué.



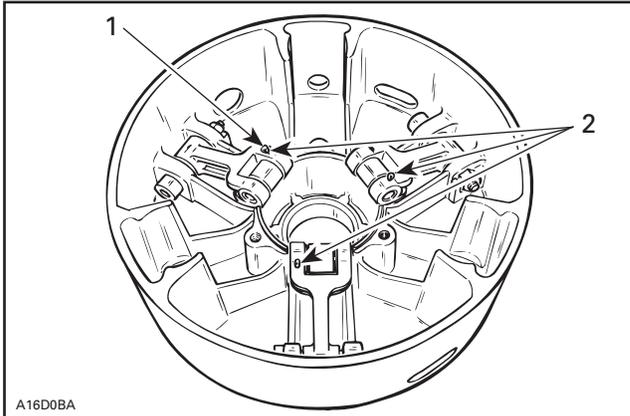
Tous les modèles

Installer les leviers (complets) pour que les goupilles fendues soient du bon côté (voir l'illustration). De plus, installer la tête des goupilles sur le dessus lorsque le levier est au bas de la demi-poulie coulissante. Replier l'extrémité des goupilles de sorte qu'elle repose parfaitement contre le levier.

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours remplacer les 3 leviers centrifuges à la fois, même s'il n'y en a qu'un de défectueux, sinon la poulie motrice sera déséquilibrée.

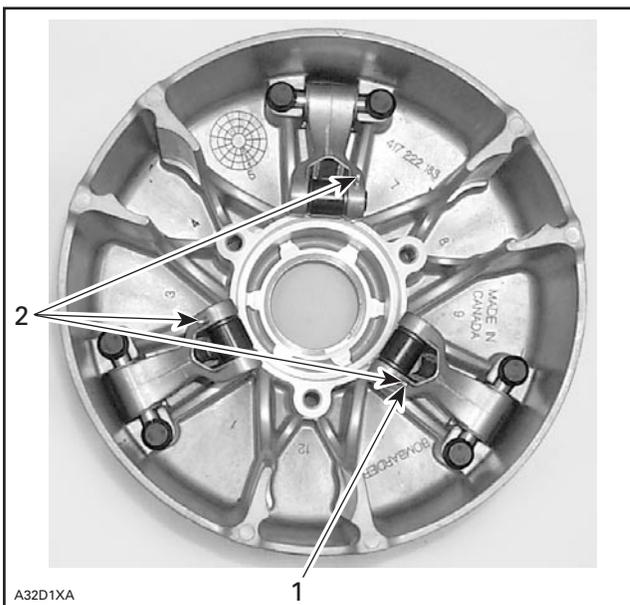
Tous les modèles sauf ceux équipés d'un moteur 593 HO



TYPIQUE

1. Tête sur le dessus
2. Toutes du même côté

Modèles équipés d'un moteur 593 HO seulement



1. Tête sur le dessus
2. Toutes du même côté

Tous les modèles

ATTENTION: Les leviers (complets) doivent être assemblés de façon que les goupilles fendues soient du même côté.

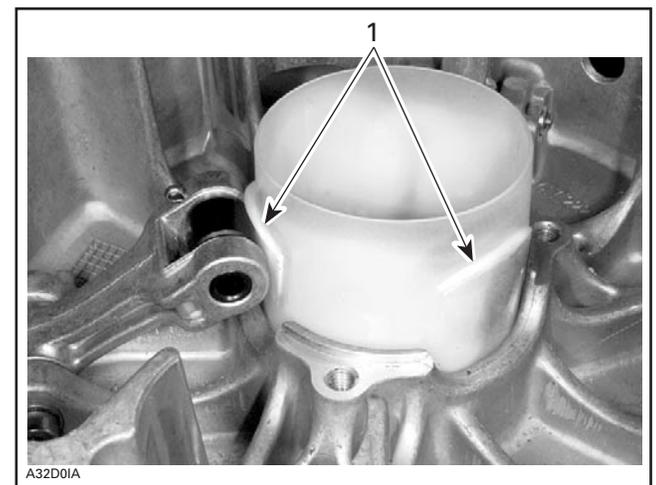
Serrer les écrous à 12 N•m (106 lbf•po).

ATTENTION: Le levier (complet) et les rouleaux doivent se déplacer librement après leur installation.

33, Protecteur

Certains modèles seulement

Installer le protecteur en alignant ses renforts avec les leviers.



1. Renforts

5,6,18,19, Demi-poulie fixe, demi-poulie coulissante, ressort, couvercle de ressort et vis

Pour installer le couvercle de ressort, utiliser un compresseur de ressort (N/P 529 035 524).

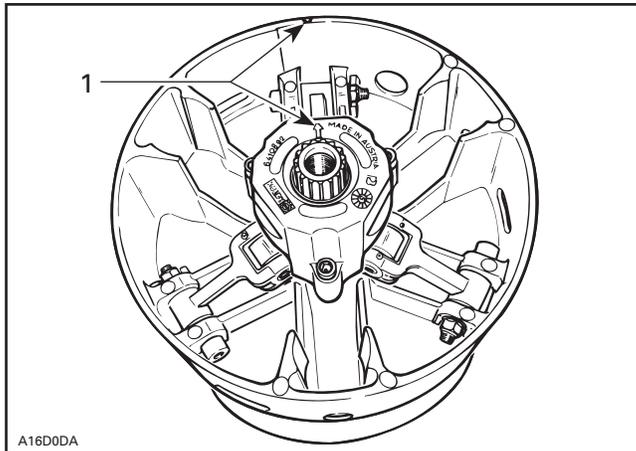
Assembler les demi-poulies fixe et coulissante. Remarque que l'angle de la partie conique des demi-poulies fixes est différent. Appairer les angles de partie conique avec le vilebrequin.

Soulever la demi-poulie coulissante contre le couvercle de ressort, et aligner la flèche du couvercle avec la marque de la demi-poulie coulissante.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

Tous les modèles sauf ceux équipés d'un moteur 593 HO



TYPIQUE

1. Aligner

Modèles équipés d'un moteur 593 HO seulement



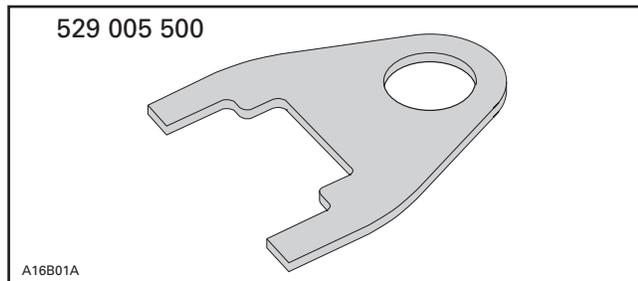
1. Aligner

Tous les modèles

Serrer les vis selon les couples de serrage de la vue éclatée.

6,25,29, Demi-poulie coulissante, glissière et cuvette de régulateur

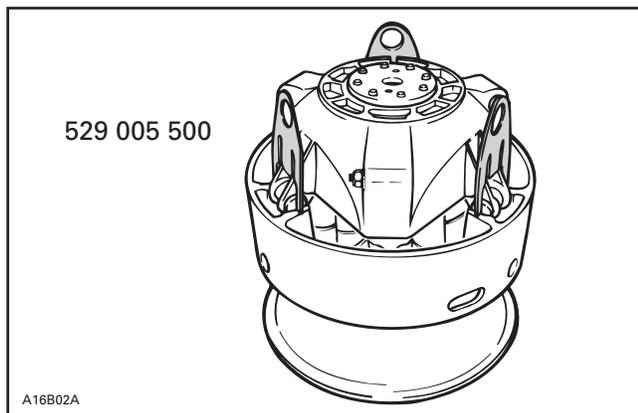
Pour installer la cuvette de régulateur, utiliser l'outil suivant:



Insérer le ressort et les glissières dans la cuvette de régulateur de façon que la rainure de chaque glissière soit à la verticale pour bien glisser dans les guides.

ATTENTION: S'assurer que les joints toriques sont installés sur les glissières et que les rainures sont verticales.

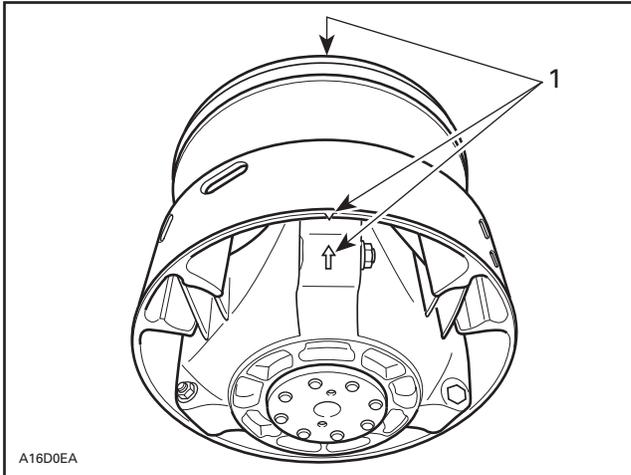
Installer la fourchette (N/P 529 005 500) dans la rainure des glissières afin de les retenir pour l'installation de la cuvette de régulateur. Procéder ainsi avec les 3 ensembles de glissières.



TYPIQUE

Placer la flèche de la cuvette de régulateur vis-à-vis la marque de la demi-poulie coulissante et celle de la demi-poulie fixe.

REMARQUE: Si la demi-poulie fixe n'a pas de marque, aligner la flèche de la cuvette de régulateur sur le segment n° 1 de la demi-poulie intérieure. Les segments sont identifiés sur le côté du moteur.



TYPIQUE

1. Aligner

Glisser doucement la cuvette de régulateur dans la demi-poulie coulissante. Aligner la flèche de la cuvette de régulateur et celle de la demi-poulie fixe. Enlever les fourchettes et enfoncer la cuvette de régulateur de façon que ses cannelures s'engagent dans celles de l'arbre de la demi-poulie fixe.

ATTENTION: S'assurer que les cannelures des 2 pièces sont bien engagées.

INSTALLATION

⚠ AVERTISSEMENT

N'appliquer aucun produit antigrippage ni lubrifiant sur les parties coniques du vilebrequin et de la poulie motrice.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser une clé à chocs pour effectuer la dépose et l'installation de la poulie motrice.

Nettoyer les surfaces de montage de la façon expliquée plus tôt à NETTOYAGE.

Poulie motrice (complète)

Il est très important de se conformer aux instructions d'installation énumérées ci-dessous.

Installer la poulie motrice sur la rallonge du vilebrequin.

Installer une rondelle à ressort conique neuve de façon que son côté concave soit orienté vers la poulie motrice, puis installer la vis.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais remplacer une rondelle à ressort conique ni une vis par des pièces d'imitation. Toujours utiliser des pièces d'origine Bombardier dans le cas présent.

Utiliser la clé de retenue. Voir les instructions de la DÉPOSE.

Serrer la vis entre 80 et 100 N•m (59 et 74 lbf•pi). Installer la courroie d'entraînement et le garde-courroie.

Soulever l'arrière du véhicule et le placer sur un support mécanique.

⚠ AVERTISSEMENT

S'assurer que la chenille est libre de tout élément pouvant être projeté hors de son champ de rotation. Tenir mains, pieds, outils et vêtements éloignés de la chenille. S'assurer que personne ne se trouve à proximité du véhicule.

Faire accélérer le véhicule à basse vitesse (maximum 30 km/h (20 MPH)) et appliquer le frein. Répéter 5 fois.

Resserrer la vis entre 90 et 100 N•m (66 et 74 lbf•pi).

⚠ AVERTISSEMENT

Après les 10 premières heures d'utilisation du véhicule, inspecter la transmission pour s'assurer que la vis de fixation est bien serrée.

RÉGLAGE DE LA POULIE MOTRICE

La poulie motrice est calibrée en usine de façon à permettre un rendement maximal du moteur à un régime donné. Des facteurs tels la température ambiante, l'altitude ou l'état de la surface peuvent influencer ce régime critique du moteur, ce qui aurait un effet sur l'efficacité de la motoneige.

Cette poulie motrice réglable permet de régler le régime maximal du moteur pour maintenir une puissance maximale.

Les vis de calibrage devraient être réglées pour que le régime maximal réel du moteur corresponde au régime de puissance maximale indiqué dans la section FICHES TECHNIQUES.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 03 (POULIE MOTRICE)

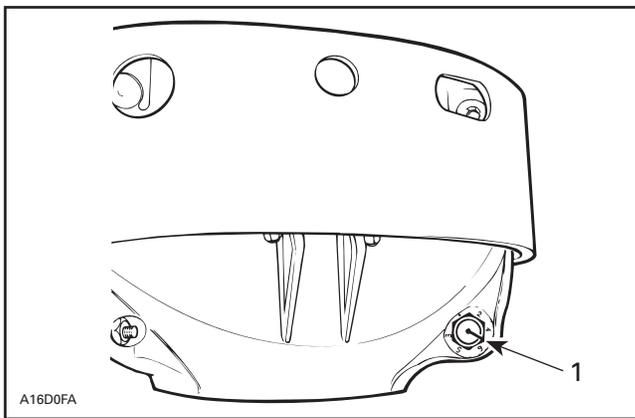
REMARQUE: Utiliser un tachymètre de précision numérique pour régler la vitesse du moteur.

REMARQUE: Ce réglage n'a d'effet que sur le régime élevé.

Pour effectuer le réglage, modifier la position de l'extrémité de la rampe en tournant les vis de calibrage.

26,28,29, Vis de calibrage, écrou de blocage et cuvette de régulateur

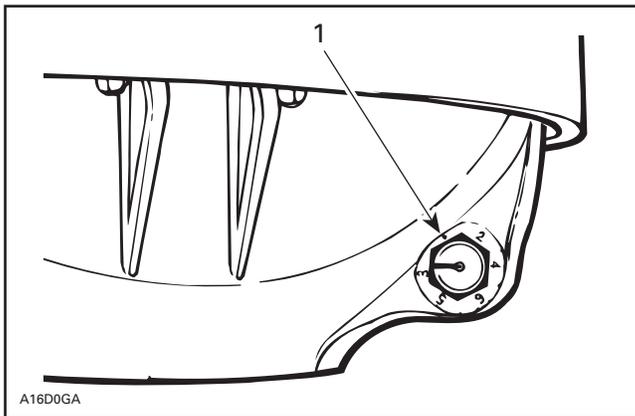
Il y a une encoche sur la tête de la vis de calibrage.



1. Encoche

La cuvette de régulateur possède 6 positions numérotées de 2 à 6. À noter qu'à la position 1, aucun chiffre n'est estampillé (en raison de l'emplacement sur la pièce).

Se référer à la section FICHES TECHNIQUES pour connaître le réglage original.



1. Position 1 (aucun numéro)

Chaque position modifie le régime maximal du moteur d'environ 200 tr/mn.

Un chiffre inférieur diminue le régime tandis qu'un chiffre supérieur l'augmente.

Exemple:

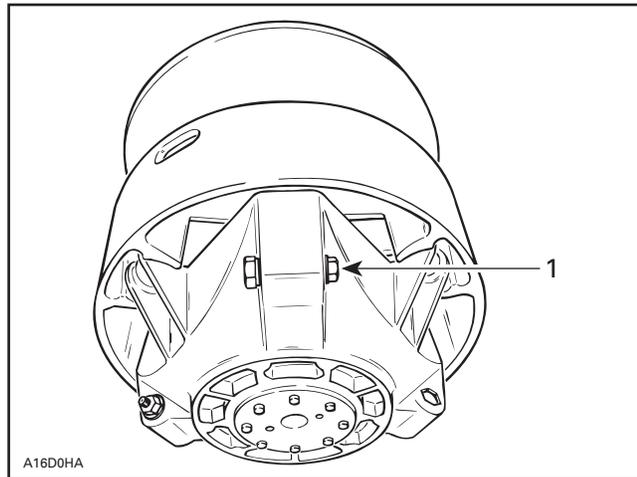
La vis de calibrage se trouve à la position 3 et on la place à la position 5. Par conséquent, le régime maximal du moteur augmente d'environ 400 tr/mn.

Réglage

Commencer à desserrer l'écrou de blocage et arrêter dès que la vis de calibrage peut être sortie **partiellement** pour la régler à la position désirée. Ne pas enlever complètement l'écrou de blocage. Serrer les écrous à 10 N•m (89 lbf•po).

ATTENTION: Ne pas enlever complètement la vis de calibrage, sinon la rondelle qui se trouve à l'intérieur tombera.

ATTENTION: Bien régler les 3 vis de calibrage au même chiffre.



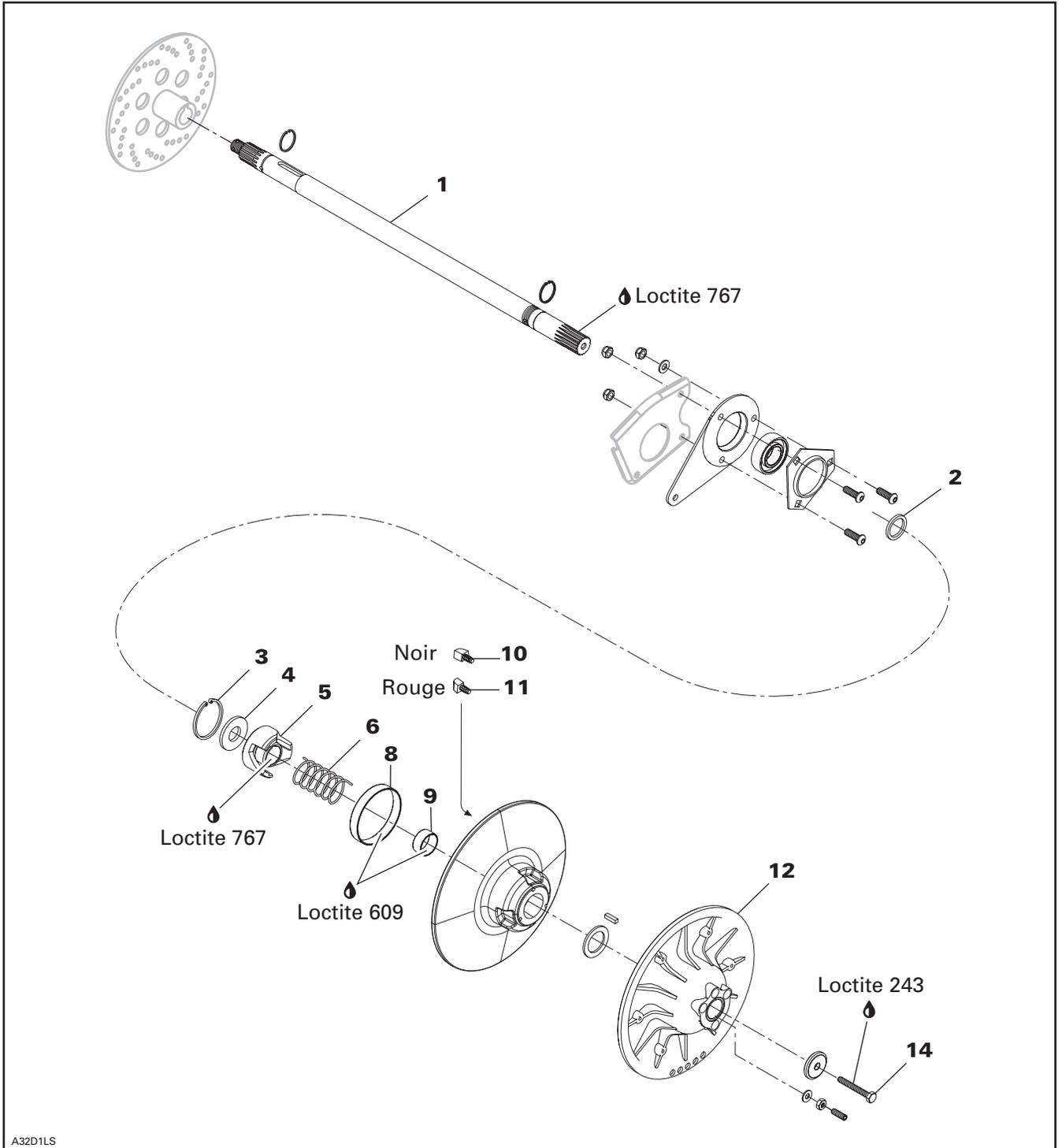
TYPIQUE

1. Desserrer juste assez pour qu'il soit possible de tourner la vis de calibrage

POULIE MENÉE

LPV 27

Modèles de la série ZX refroidis par ventilateur



A32D1LS

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

DÉPOSE

Enlever le garde-courroie et la courroie d'entraînement.

Enlever la vis de retenue de la poulie n° 14 et la rondelle à épaulement n° 12, puis retirer la poulie menée de l'arbre de renvoi.

Faire attention à ne pas perdre l'entretoise n° 2.

1, Arbre de renvoi

S'il est nécessaire d'enlever l'arbre de renvoi n° 1, se référer aux passages traitant de la DÉPOSE DE L'ARBRE DE RENVOI et du DISQUE DE FREIN dans la sous-section intitulée FREIN.

DÉMONTAGE

Utiliser un compresseur de ressort (N/P 529 035 524).



TYPIQUE

Enlever le circlip n° 3 et la rondelle n° 4 pour démonter la came extérieure et les 2 demi-poulies.

⚠ AVERTISSEMENT

Un ressort pousse contre la came de la poulie menée. Utiliser l'outil indiqué ci-dessous.

INSPECTION

Remplacer les coussinets si leur diamètre est plus grand que la limite d'usure prescrite.

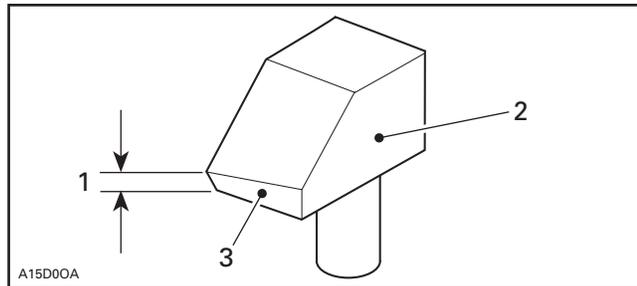
LIMITES D'USURE DES COUSSINETS DE POULIE MENÉE	
mm (po)	
Petit coussinet	38.30 (1.508)
Grand coussinet	108.2 (4.260)

10,11, Glissière

Glissière noire = marche avant.

Glissière rouge = marche arrière.

Vérifier si les glissières sont usées. Les remplacer lorsque l'épaisseur de la base est réduite à 1 mm (.039 po) ou moins.



1. Mesurer l'épaisseur de la base ici
2. Côté de la demi-poulie coulissante
3. Côté inférieur

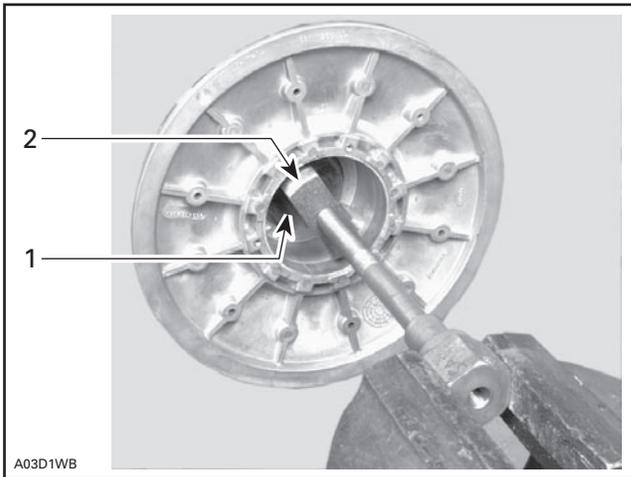
Remplacement du coussinet

Grand coussinet

Enlever les vis Allen au besoin. Chauffer les vis afin de rompre l'adhérence du Loctite.

Installer la plaque d'appui comprise avec l'outil (N/P 529 031 100) à l'intérieur de la demi-poulie coulissante.

Placer l'extracteur (N/P 529 035 575) sous le coussinet.



TYPIQUE

1. Plaque d'appui
2. Extracteur

Installer la tête de vis du nouvel extracteur (N/P 529 035 524) dans un étau.

Tourner la demi-poulie à la main pour extraire l'ancien coussinet.

Avant l'installation du coussinet, limer l'alésage de la demi-poulie coulissante pour enlever les bavures de sertissage.

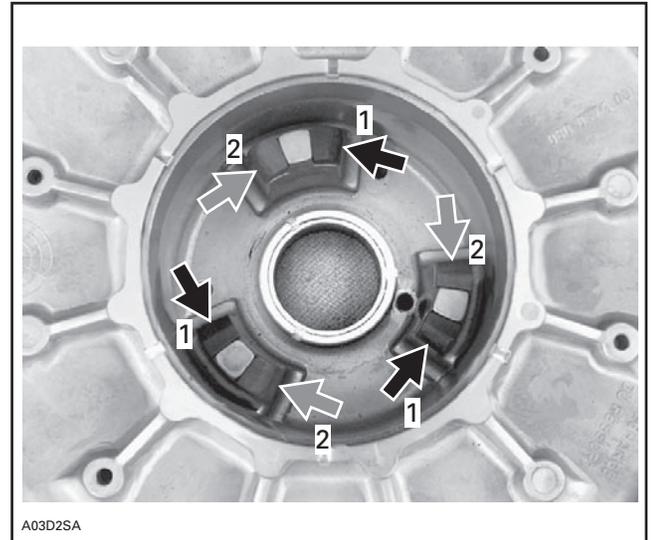
Enduire le diamètre extérieur du coussinet de Loctite 609 (N/P 413 703 100). Placer le nouveau coussinet sur la demi-poulie coulissante, puis le frapper doucement pour bien l'engager dans la demi-poulie coulissante.

REMONTAGE

10,11, Glissière de came

Lors du remplacement des glissières, toujours installer 3 glissières neuves pour assurer une pression uniforme sur la came.

Installer les glissières conformément à la photo ci-dessous. Les glissières rouges servent pour la marche arrière et les glissières noires sont elles utilisées pour la marche avant.



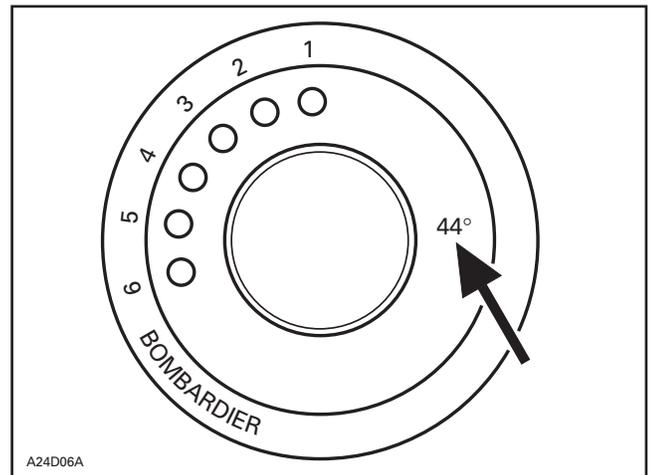
1. Glissière NOIRE
2. Glissière ROUGE

Assembler les pièces de la poulie menée en procédant dans l'ordre inverse de la dépose.

5,6, Came et ressort

Voir à installer la bonne came. Se référer à la section intitulée FICHES TECHNIQUES.

L'angle de la came est écrit en relief sur la came.



Placer la came n° 5, puis insérer le ressort dans l'orifice de réglage n° 3 (orifice du centre) de la came.

Comprimer la came extérieure au moyen d'un compresseur de ressort (N/P 529 035 524).

Installer la rondelle n° 4, puis fixer la came extérieure avec le circlip n° 3.

ATTENTION: S'assurer que le circlip est bien inséré dans la rainure de l'arbre et que l'évidement de l'entretoise fait face au circlip.

Section 05 TRANSMISSION

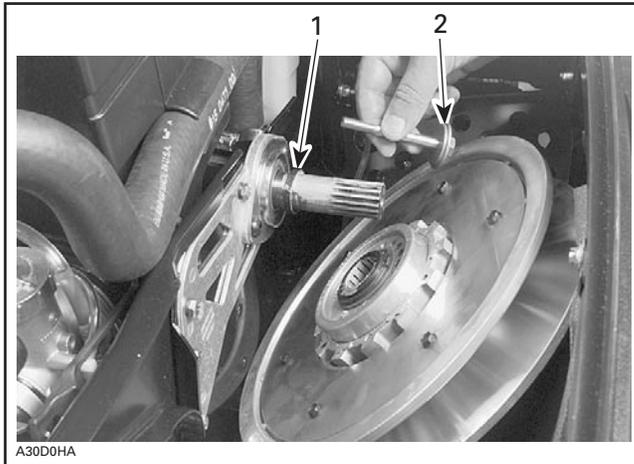
Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

INSTALLATION

1, Arbre de renvoi

ATTENTION: Toujours appliquer du lubrifiant antigrippage (N/P 293 800 070) sur l'arbre de renvoi avant l'installation finale de la poulie.

S'assurer que l'entretoise n° 2 se trouve sur le vilebrequin avant d'installer la poulie menée. Il est aussi important de vérifier que la rondelle à épaulement fait face à la poulie menée.



TYPIQUE

1. Entretoise
2. Épaulement de ce côté

Pour connaître les instructions d'installation, se référer aux passages traitant du DISQUE DE FREIN et du RÉGLAGE DU ROULEMENT DE L'ARBRE DE RENVOI dans la sous-section intitulée FREIN.

Remettre la poulie en place sur l'arbre de renvoi en inversant l'ordre des opérations suivi lors de la dépose.

14, Vis de fixation de la poulie

Serrer la vis à 25 N•m (18 lbf•pi).

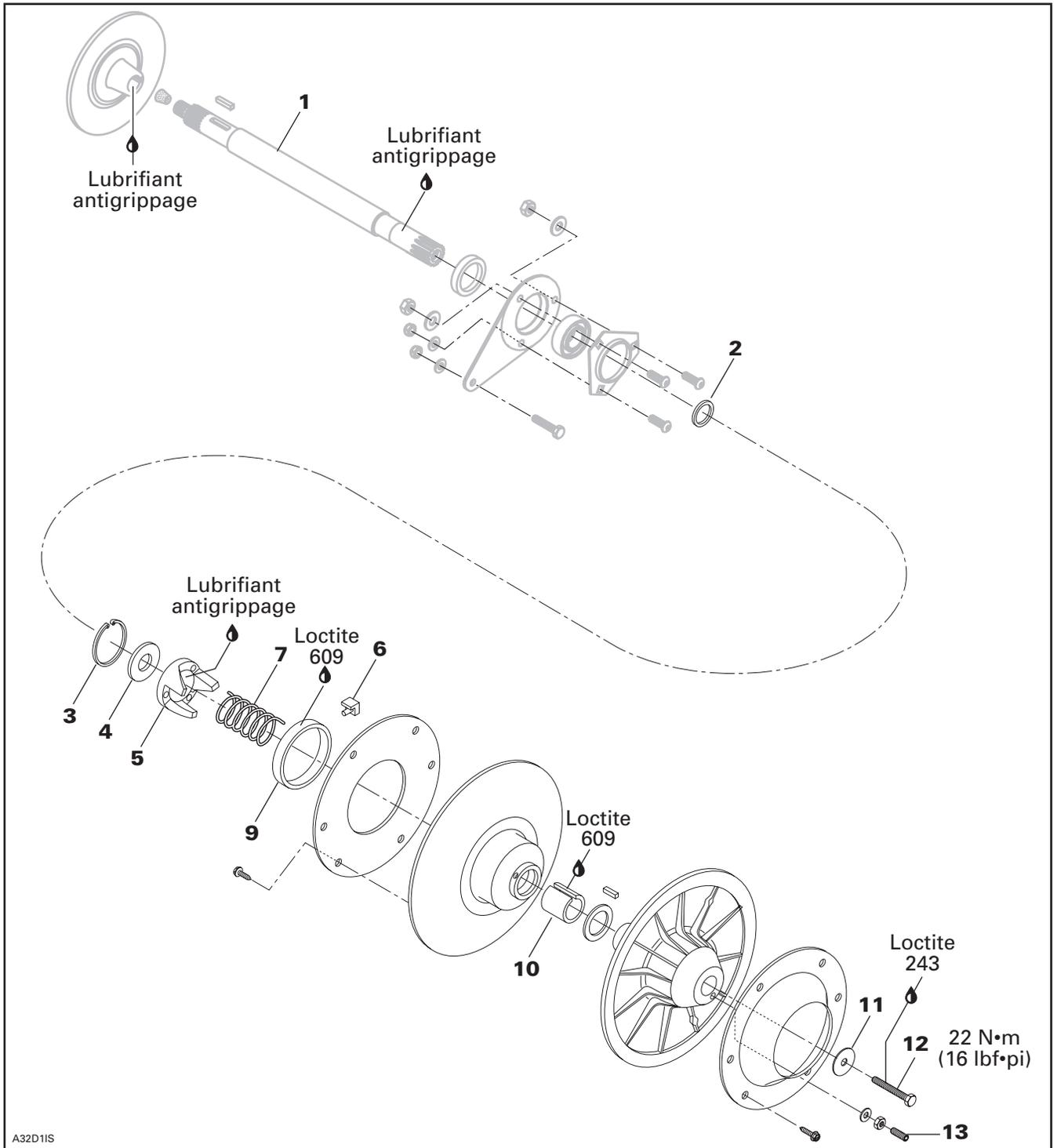
RÉGLAGE

Alignement des poulies et flèche de la courroie d'entraînement

Pour effectuer ces réglages, se référer aux sous-sections intitulées DISTANCE ENTRE LES POU-LIES ET ALIGNEMENT et COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.

ATTENTION: Toujours vérifier le réglage de la courroie d'entraînement et des poulies si ces dernières ont été enlevées, remplacées ou démontées.

FORMULA



A32D1S

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

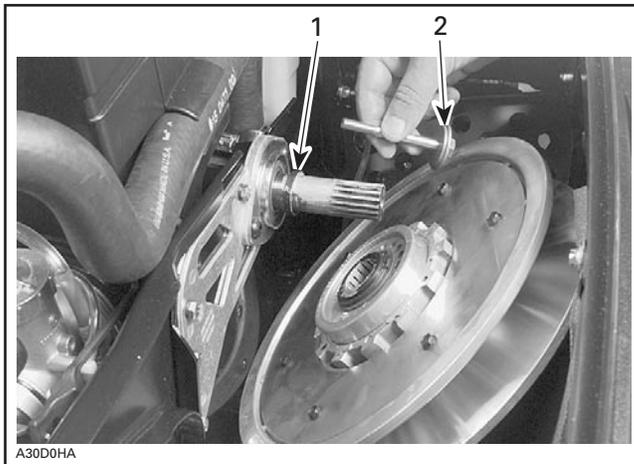
DÉPOSE

Enlever le garde-courroie et la courroie d'entraînement de la motoneige.

Retirer la vis d'assemblage n° 12 et la rondelle à épaulement n° 11, puis enlever la poulie menée de l'arbre de renvoi.

Noter la position de la rondelle à épaulement afin de faciliter sa réinstallation.

Faire attention à ne pas perdre l'entretoise n° 2.



TYPIQUE

1. Entretoise
2. Épaulement placé de ce côté

1, Arbre de renvoi

S'il est nécessaire d'enlever l'arbre de renvoi n° 1, se référer aux passages traitant de la DÉPOSE DE L'ARBRE DE RENVOI et du DISQUE DE FREIN dans la sous-section intitulée FREIN.

DÉMONTAGE

Utiliser un compresseur de ressort (N/P 529 018 600).



Enlever le circlip n° 3 et la rondelle n° 4 pour démonter la came et les 2 demi-poulies.

⚠ AVERTISSEMENT

La came de la poulie menée est munie d'un ressort et/ou est de type à torsion. Utiliser l'outil indiqué ci-dessus.

NETTOYAGE

9,10, Grand coussinet et petit coussinet

Pendant la période de rodage (environ 10 heures d'utilisation), le téflon du coussinet se déplace vers la surface de la came ou de l'arbre. Il en résulte une légère mais constante friction téflon contre téflon. Il est donc normal de noter un dépôt de téflon gris sur la came ou sur l'arbre. Ne pas enlever ce dépôt: ce n'est pas de la poussière.

Lorsqu'il est nécessaire d'enlever un dépôt de poussière de la came ou de l'arbre, utiliser un linge sec afin d'éviter d'enlever le téflon déplacé.

Nettoyage de la demi-poulie

Utiliser du Nettoyeur de flasques de poulies (N/P 413 711 809).

INSPECTION

9,10, Coussinets

S'assurer que les coussinets ne comportent ni fissure ni égratignure et qu'il y a libre mouvement lorsqu'ils sont installés sur la demi-poulie fixe.

À l'aide d'une jauge d'alésage à cadran, mesurer le diamètre du coussinet. On doit prendre les mesures à au moins 5 mm (1/4 po) du bord du coussinet.

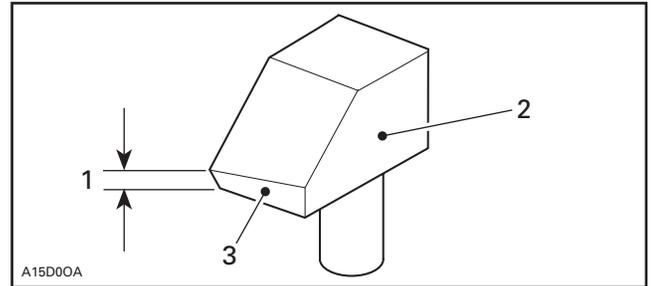


Remplacer les coussinets si leur diamètre est plus grand que la limite d'usure prescrite.

LIMITES D'USURE DES COUSSINETS DE POULIE MENÉE mm (po)	
Petit coussinet	38.30 (1.508)
Grand coussinet	89.15 (3.510)

6, Glissière

Vérifier si les glissières sont usées. Les remplacer lorsque l'épaisseur de la base est réduite à 1 mm (.039 po) ou moins.



1. Mesurer l'épaisseur de la base ici
2. Côté de la demi-poulie coulissante
3. Côté inférieur

REMONTAGE

6, Glissière de came

Lors du remplacement des glissières, toujours installer 3 glissières neuves pour assurer une pression uniforme sur la came.

Assembler les pièces de la poulie menée en procédant dans l'ordre inverse de la dépose.

5, Came

Enduire l'intérieur de la came de lubrifiant antigrippage.

INSTALLATION

1, Arbre de renvoi

ATTENTION: Toujours appliquer du lubrifiant antigrippage (N/P 293 800 070) sur l'arbre de renvoi avant l'installation finale de la poulie.

Pour connaître les instructions d'installation, se référer aux passages traitant du DISQUE DE FREIN et du RÉGLAGE DU ROULEMENT DE L'ARBRE DE RENVOI dans la sous-section intitulée FREIN.

Remettre la poulie en place sur l'arbre de renvoi en inversant l'ordre des opérations suivi lors de la dépose.

Le jeu axial de la poulie menée est de 0 (zéro).

12, Vis de fixation de la poulie

Serrer la vis à 22 N•m (16 lbf•pi).

Section 05 TRANSMISSION
Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

RÉGLAGE

7, Ressort

Généralités

Au cours de la période de rodage d'un nouveau ressort, il est normal qu'il s'affaisse légèrement. La torsion initiale du ressort est légèrement supérieure (environ 1 kg (2 lb)) pour compenser cet affaissement. Les caractéristiques dans la section intitulée FICHES TECHNIQUES ne s'appliquent donc qu'après la période de rodage (environ 10 heures d'utilisation).

Torsion initiale du ressort

Pour vérifier la torsion initiale du ressort, utiliser un crochet de balance à ressort (N/P 529 006 500) et une balance à ressort.

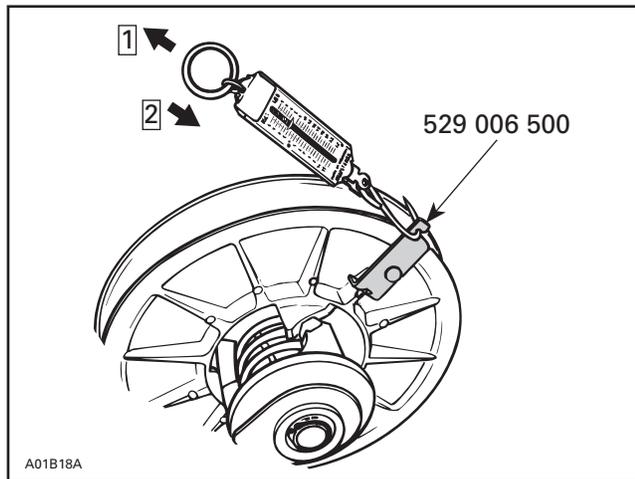
Enlever la courroie d'entraînement.

Installer le crochet sur la demi-poulie coulissante. Empêcher la demi-poulie fixe de tourner, puis au moyen d'une balance à ressort, tirer sur la demi-poulie coulissante perpendiculairement à l'axe de la poulie.

Prendre la 1^{re} mesure lorsque la demi-poulie coulissante commence à tourner. La tourner de 10 mm (3/8 po). Retenir la balance à ressort à cette position. Relâcher doucement la tension de la balance à ressort et prendre la 2^e mesure lorsque la demi-poulie coulissante commence à se refermer. La torsion initiale du ressort correspond à la moyenne des 2 mesures.

$$\frac{1^{\text{re}} \text{ mesure (à l'ouverture)} + 2^{\text{e}} \text{ mesure (à la fermeture)}}{2} = \text{Torsion initiale du ressort}$$

Exemple: $\frac{3.8 \text{ kg (8.4 lb)} + 3.4 \text{ kg (7.5 lb)}}{2} = 3.6 \text{ kg (8 lb)}$ Torsion initiale réelle du ressort



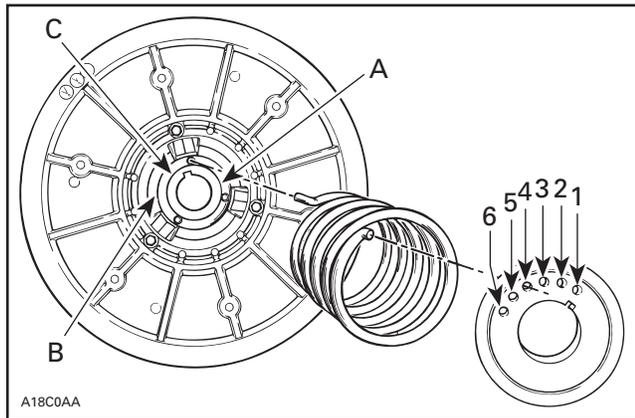
TYPIQUE

Étape 1: 1^{re} mesure

Étape 2: 2^e mesure

Pour corriger la torsion initiale du ressort, replacer l'extrémité du ressort dans la came en la déplaçant dans le sens horaire pour augmenter la torsion et dans le sens contraire pour la diminuer. Se référer à la sous-section intitulée FICHES TECHNIQUES.

REMARQUE: S'il est impossible de corriger la torsion initiale du ressort, tenter de replacer l'autre extrémité du ressort dans la demi-poulie coulissante (trous A, B et C).



TYPIQUE

Les lettres et les numéros qui figurent sur l'illustration sont estampés sur les pièces

REMARQUE: Toujours revérifier la torsion initiale du ressort après le réglage.

Alignement des poulies et hauteur de la courroie d'entraînement

Pour effectuer ces réglages, se référer à la sous-section intitulée DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT ainsi qu'à la sous-section intitulée COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.

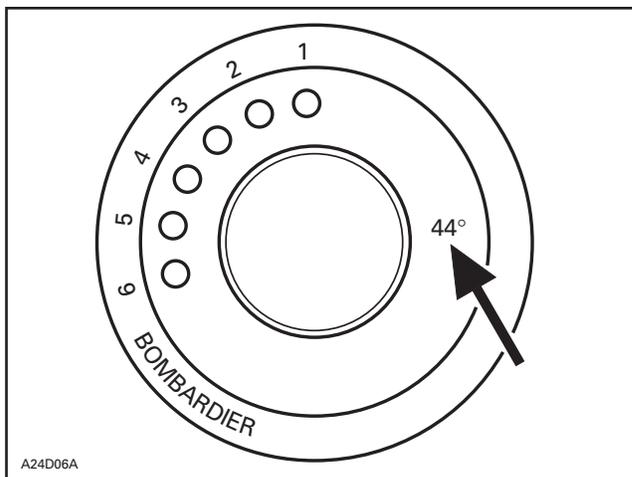
On règle la hauteur de la courroie d'entraînement en tournant également toutes les vis Allen n° 13 du nombre de tours nécessaire.

ATTENTION: Toujours vérifier le réglage de la courroie d'entraînement et des poulies si ces dernières ont été enlevées, remplacées ou démontées.

5, Came

Voir à installer la bonne came. Se référer à la sous-section intitulée FICHES TECHNIQUES.

L'angle de la came est identifié en relief sur la came.

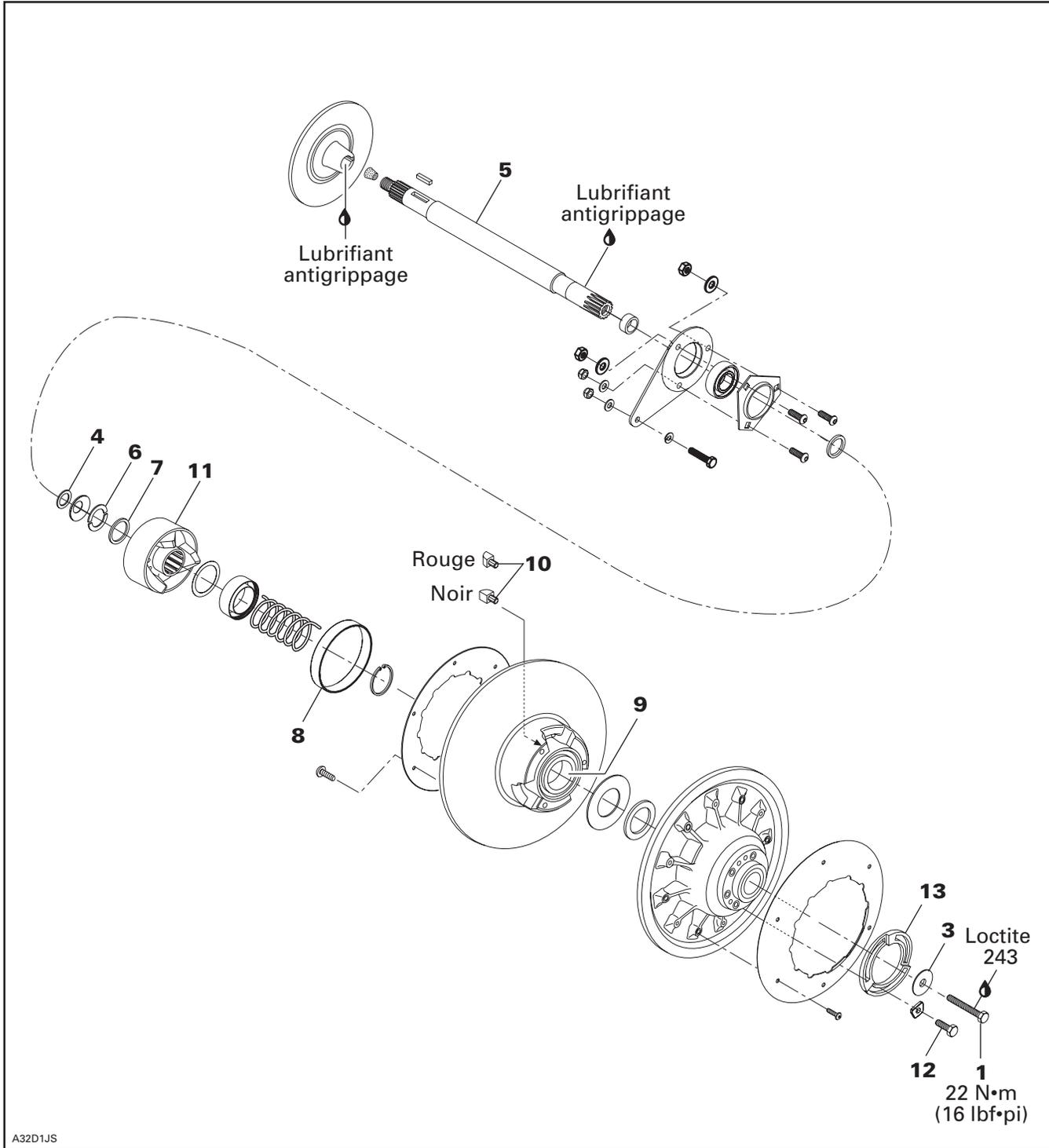


REMARQUE: Pour les régions de haute altitude, un bulletin de service donnera toute l'information nécessaire sur le calibrage en altitude.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

HPV27/VSA



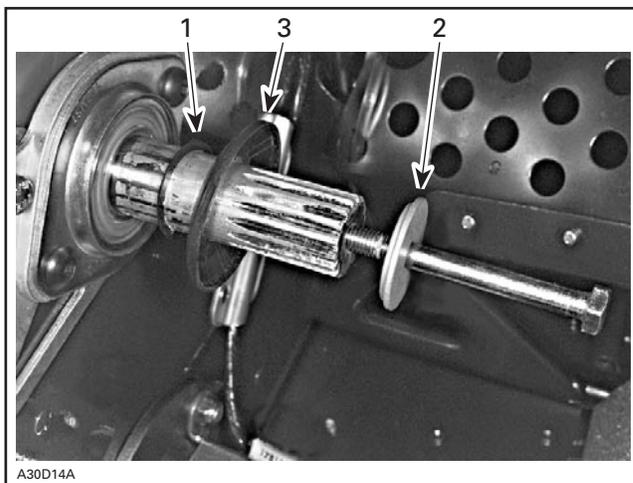
DÉPOSE

Enlever le garde-courroie et la courroie d'entraînement de la motoneige.

Retirer la vis d'assemblage n° 1 et la rondelle à épaulement n° 13, puis enlever la poulie menée de l'arbre de renvoi.

Noter la position de la rondelle à épaulement afin de faciliter sa réinstallation.

Faire attention à ne pas perdre l'entretoise n° 4.



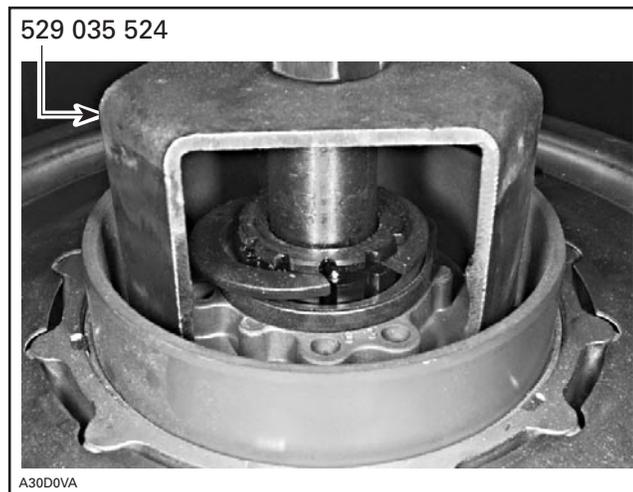
1. Entretoise
2. Épaulement placé de ce côté
3. Côté concave orienté vers la poulie menée

5, Arbre de renvoi

S'il est nécessaire d'enlever l'arbre de renvoi n° 5, se référer aux passages traitant de la DÉPOSE DE L'ARBRE DE RENVOI et du DISQUE DE FREIN dans la sous-section intitulée FREIN.

DÉMONTAGE

Utiliser un compresseur de ressort (N/P 529 035 524).



Enlever les demi-clés n° 6 et la rondelle n° 7 pour démonter la came et les 2 demi-poulies.

⚠ AVERTISSEMENT

La came de la poulie menée est munie d'un ressort. Utiliser l'outil indiqué ci-dessus.

NETTOYAGE

8,9, Grand coussinet et petit coussinet

Pendant la période de rodage (environ 10 heures d'utilisation), le téflon du coussinet se déplace vers la surface de la came ou de l'arbre. Il en résulte une légère mais constante friction téflon contre téflon. Il est donc normal de noter un dépôt de téflon gris sur la came ou sur l'arbre. Ne pas enlever ce dépôt: ce n'est pas de la poussière.

Lorsqu'il est nécessaire d'enlever un dépôt de poussière de la came ou de l'arbre, utiliser un linge sec afin d'éviter d'enlever le téflon déplacé.

Nettoyage de la demi-poulie

Utiliser du Nettoyeur de flasques de poulies (N/P 413 711 809).

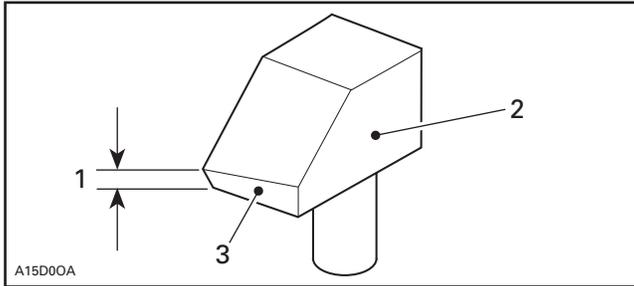
Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 04 (POULIE MENÉE)

INSPECTION

10, Glissière

Vérifier si les glissières sont usées. Les remplacer lorsque l'épaisseur de la base est réduite à 1 mm (.039 po) ou moins.



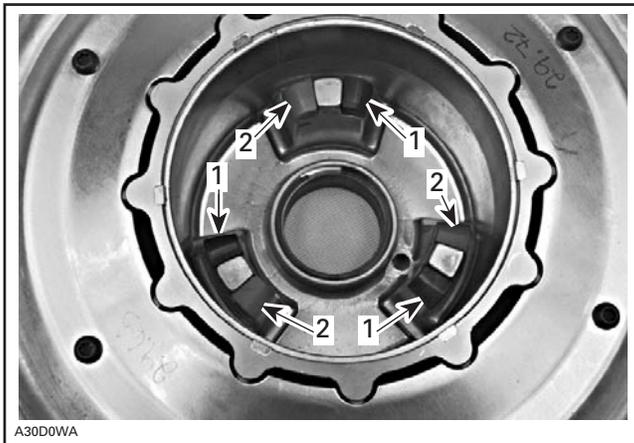
1. Mesurer l'épaisseur de la base ici
2. Côté de la demi-poulie coulissante
3. Côté inférieur

REMONTAGE

10, Glissière de came

Lors du remplacement des glissières, toujours installer 3 glissières neuves pour assurer une pression uniforme sur la came.

Installer les glissières conformément à la photo ci-dessous. Les glissières ROUGES servent pour la marche arrière alors que les NOIRES sont utilisées pour la marche avant.



1. Glissières NOIRES
2. Glissières ROUGES

12, Vis

Lorsque la bague de réglage est à la position 0 (zéro) et que les vis sont serrées, l'extrémité usinée de ces vis doit être égale à la surface intérieure de la demi-poulie coulissante.

ATTENTION: Si l'extrémité de l'une ou l'autre de ces vis n'est pas égale à la surface intérieure de la demi-poulie coulissante, les coussinets s'useront inégalement.

Assembler les pièces de la poulie menée en procédant dans l'ordre inverse de la dépose.

11, Came

Enduire l'intérieur de la came de lubrifiant antigrippage.

INSTALLATION

5, Arbre de renvoi

ATTENTION: Toujours appliquer du lubrifiant antigrippage (N/P 293 800 070) sur l'arbre de renvoi avant l'installation finale de la poulie.

Pour connaître les instructions d'installation, se référer aux passages traitant du DISQUE DE FREIN et du RÉGLAGE DU ROULEMENT DE L'ARBRE DE RENVOI dans la sous-section intitulée FREIN.

Remettre la poulie en place sur l'arbre de renvoi en inversant l'ordre des opérations suivi lors de la dépose.

Le jeu axial de la poulie menée est de 0 (zéro).

1, Vis de fixation de la poulie

Serrer la vis à 22 N•m (16 lbf•pi).

RÉGLAGE

Alignement des poulies et hauteur de la courroie d'entraînement

Pour effectuer ces réglages, se référer à la sous-section intitulée DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT ainsi qu'à la sous-section intitulée COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.

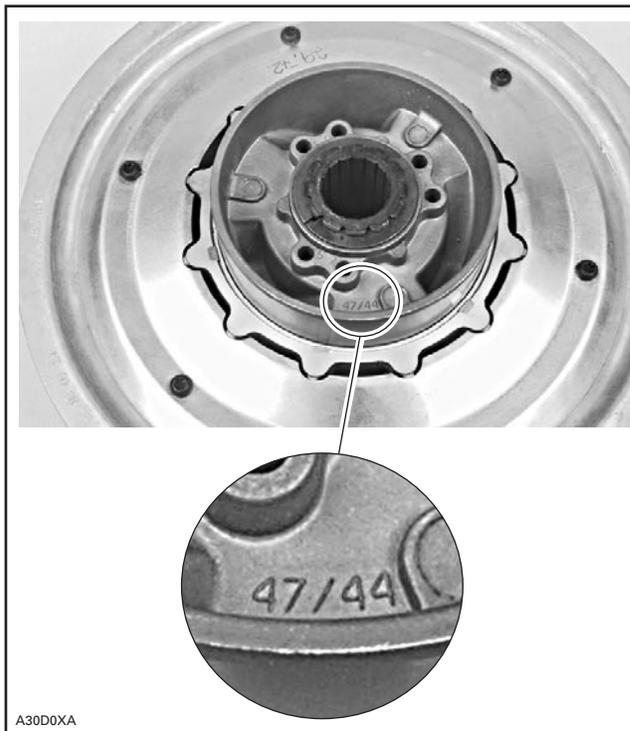
Desserrer les vis n° 12, tourner l'anneau de réglage n° 13 puis resserrer les vis pour régler la hauteur de la courroie d'entraînement.

ATTENTION: Toujours vérifier le réglage de la courroie d'entraînement et des poulies si ces dernières ont été enlevées, remplacées ou démontées.

11, Came

Voir à installer la bonne came. Se référer à la sous-section intitulée FICHES TECHNIQUES.

L'angle de la came est identifié en relief sur la came.



REMARQUE: Pour les régions de haute altitude, un bulletin de service donnera toute l'information nécessaire sur le calibrage en altitude.

DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT

GÉNÉRALITÉS

La distance entre les poulies à laquelle nous nous référons dans cette section est l'espace séparant le diamètre extérieur de la poulie motrice et celui de la poulie menée (mesure Z).

Cette distance sert de référence lors du montage en plus de définir les dimensions permettant d'obtenir une flèche satisfaisante au niveau de la courroie.

Le réglage de la distance entre les poulies et l'alignement des poulies auront pour but de garantir l'efficacité du système de transmission. De plus, un fonctionnement efficace ainsi qu'une usure minimale de la courroie ne seront obtenus que par un alignement adéquat des poulies.

ATTENTION: Avant de vérifier le réglage des poulies, voir à ce que la suspension arrière soit installée sur le véhicule, et que la tension et l'alignement de la chenille aient été vérifiés. Toujours vérifier le réglage des poulies lorsque la suspension est réglée.

⚠ AVERTISSEMENT

Si on ne procède pas correctement à l'alignement des poulies, la motoneige pourrait se déplacer lentement vers l'avant au ralenti.

Les données d'alignement renvoient aux dimensions suivantes:

X = Distance entre la barre droite et le rebord de la demi-poulie fixe de la poulie motrice, **mesurée entre les poulies.**

Y = Distance entre la barre droite et le rebord de la demi-poulie fixe de la poulie motrice, **mesurée à l'extrémité de la barre droite.**

Z = Distance entre les diamètres extérieurs des poulies.

MARCHE À SUIVRE

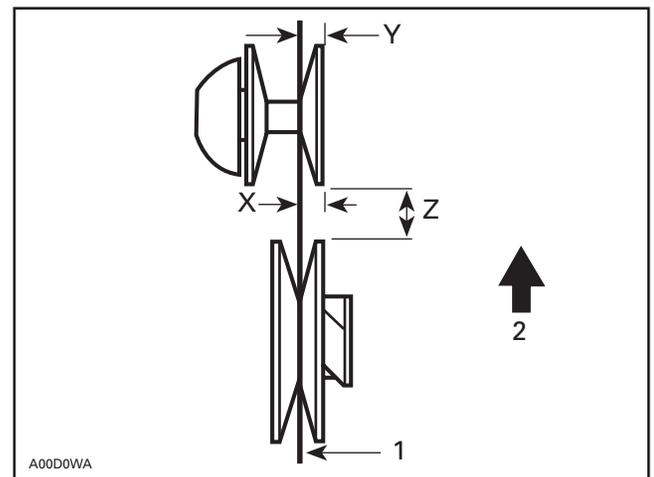
Enlever le garde-poulie et la courroie d'entraînement.

En tournant et en poussant la demi-poulie coulissante, ouvrir la poulie menée. Insérer une barre droite de 9.5 mm (.375 po) de côté et de 48 cm (19 po) de long, ou la barre d'alignement appropriée, dans la poulie menée.

Mesurage

À l'aide d'une barre droite

Toujours mesurer les distances X et Y à partir du côté le plus éloigné de la barre droite jusqu'au rebord de la demi-poulie fixe (inclure l'épaisseur de la barre).



TYPIQUE

1. Barre droite
2. Devant du véhicule

La distance Y **doit absolument** être supérieure à la distance X afin de compenser pour la torsion que produit le couple du moteur.

Flèche de la courroie d'entraînement

REMARQUE: Lorsque la distance entre les poulies et l'alignement sont réglés conformément aux tolérances prescrites, régler la flèche de la courroie d'entraînement en se référant à la sous-section intitulée COURROIE D'ENTRAÎNEMENT.

ATTENTION: Cette section explique principalement comment effectuer le réglage. Pour ce qui est du montage, voir la section sur l'installation du MOTEUR ou de la TRANSMISSION.

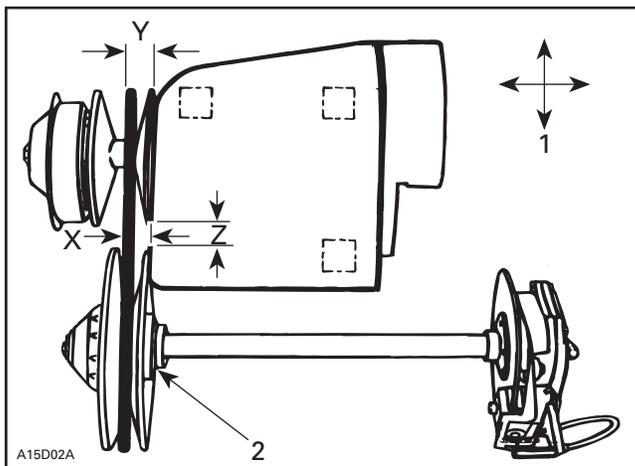
Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 05 (DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT)

DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT

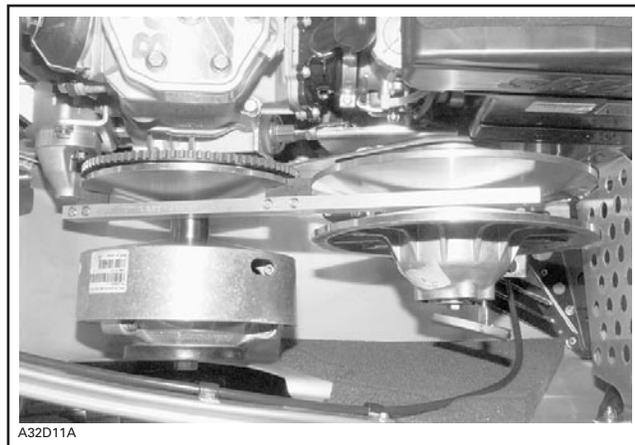
MODÈLES	DISTANCE ENTRE LES POULIES	DÉCALAGE		BARRE D'ALIGNEMENT ① N/P
	Z	X	Y-X	
	± 0.50 mm (.020 po)			
TOUS LES ZX RER REFROIDIS PAR VENTILATEUR, SAUF LE SKANDIC 500 F	26.0 (1.023)	33.40 (1.314)	1.0 (0.040)	529 035 586
SKANDIC 500 F	16.5 (0.649)	35.50 (1.397)	1.5 (0.060)	529 035 530
TOUS LES ZX REFROIDIS PAR LIQUIDE MUNI D'UNE POULIE FORMULA	19.0 (0.748)	37.0 (1.456)	1.5 (0.060)	529 026 700
TOUS LES ZX REFROIDIS PAR LIQUIDE MUNI D'UNE POULIE HPV 27	17.5 (0.688)	35.50 (1.397)	1.5 (0.060)	529 035 530
TOUS LES ZX REFROIDIS PAR LIQUIDE MUNI D'UNE POULIE HPV 27 VSA	20.0 (0.787)	37.0 (1.456)	1.5 (0.060)	529 035 530

① Les barres d'alignement ont été fabriquées selon les valeurs nominales de l'alignement des poulies et ne tiennent pas compte des tolérances affichées dans le tableau ci-dessus. Utiliser ces outils comme des calibres ENTRE-N'ENTRE PAS afin de vérifier rapidement l'alignement et la distance entre les poulies à leur valeur nominale.



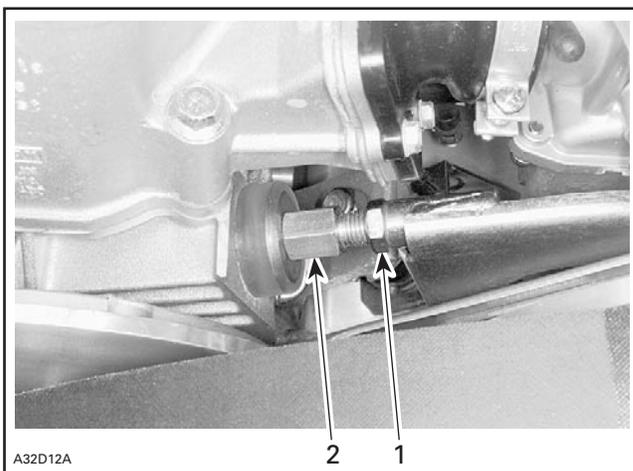
TYPIQUE

1. Déplacement du moteur
2. Entre en contact



BARRE D'ALIGNEMENT DANS LES POULIES

REMARQUE: Avant de régler les poulies, desserrer l'écrou de la tige de réaction de couple pour permettre le déplacement du moteur. Les supports de moteur ont tendance à coller au châssis. Libérer le moteur avant d'aligner les poulies. Débrancher le tuyau d'échappement calibré et le silencieux d'admission d'air. Nettoyer et lubrifier les filets de la tige de réaction de couple.



1. Desserrer d'abord l'écrou autobloquant
2. Desserrer

Réglage de la distance entre les poulies

Déplacement du moteur

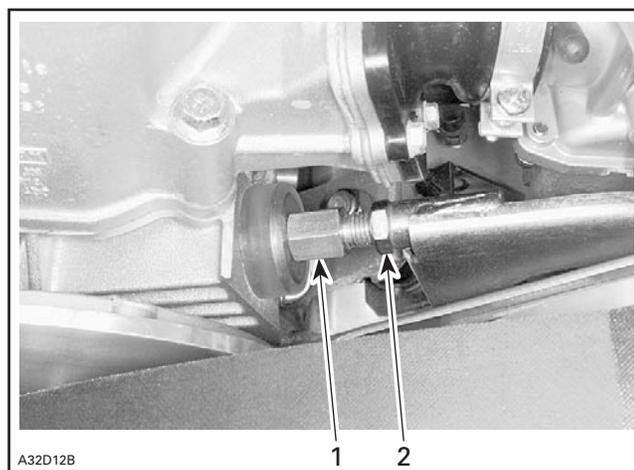
Le support de moteur est muni d'orifices oblongs. Déplacer le moteur de façon à obtenir la distance prescrite entre les poulies.

Alignement des poulies

Déplacement du moteur

Desserrer les 4 boulons qui retiennent le support de moteur au châssis et déplacer le moteur de façon à obtenir l'alignement prescrit.

REMARQUE: Après l'alignement, régler la tige de réaction de couple de façon à ce qu'elle entre légèrement en contact avec la plaque d'arrêt, puis la tourner d'un demi-tour supplémentaire. Ne pas trop allonger la tige puisque cela aurait pour effet de désaligner les poulies.

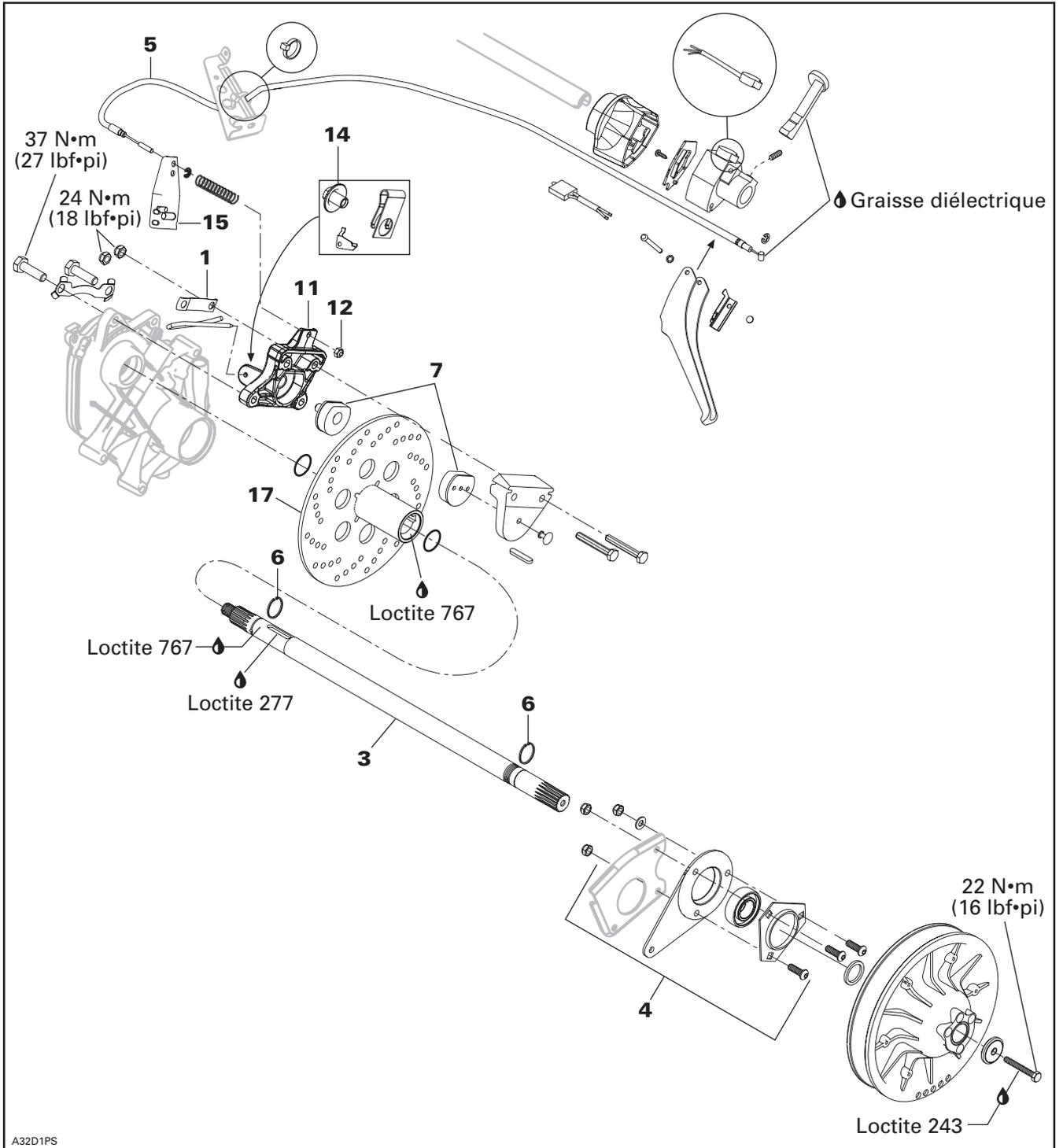


1. Tension initiale à un demi-tour
2. Resserer

FREIN

FREIN MÉCANIQUE

Modèles de la série ZX munis d'un moteur 377



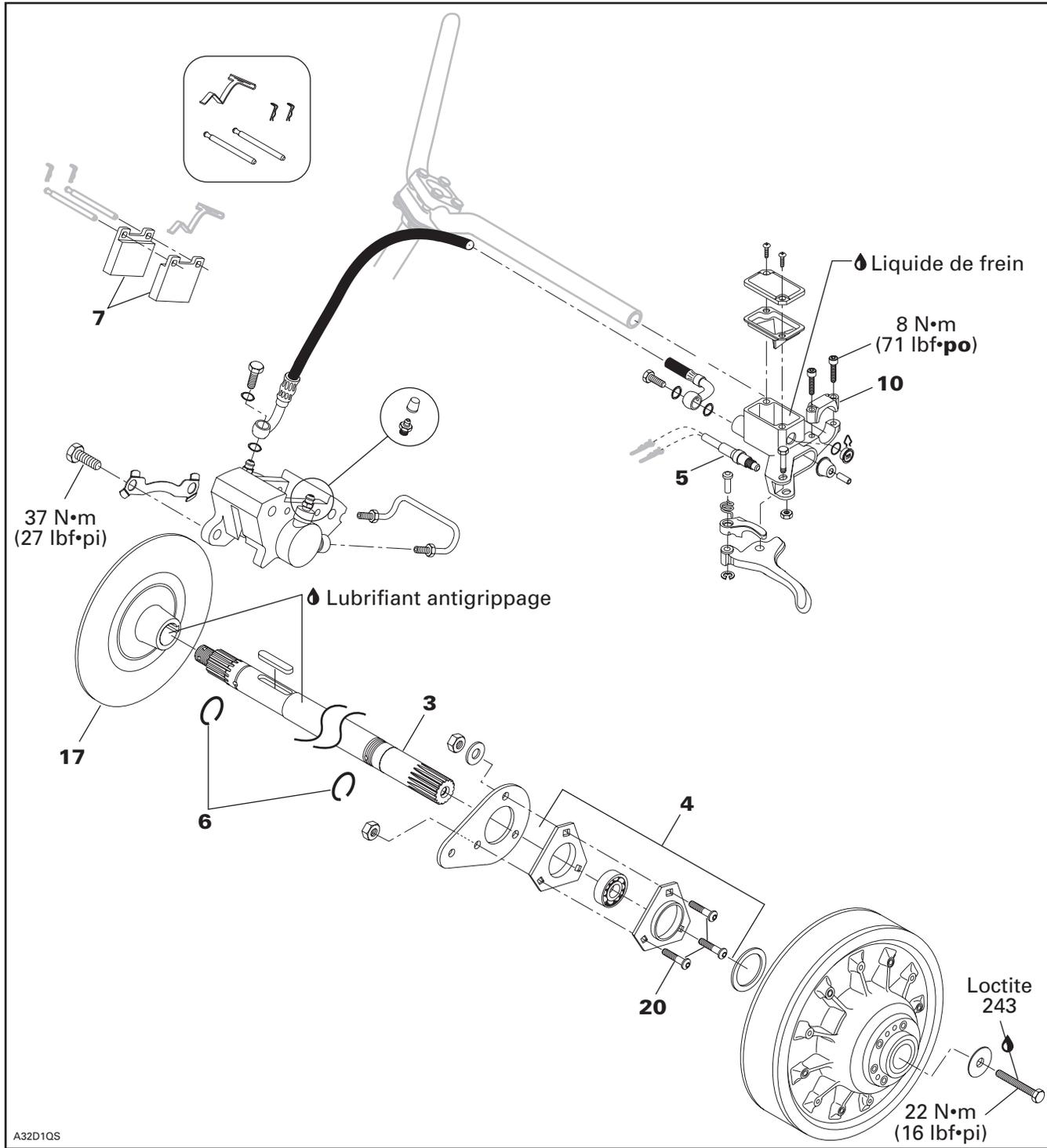
A32D1FS

Section 05 TRANSMISSION

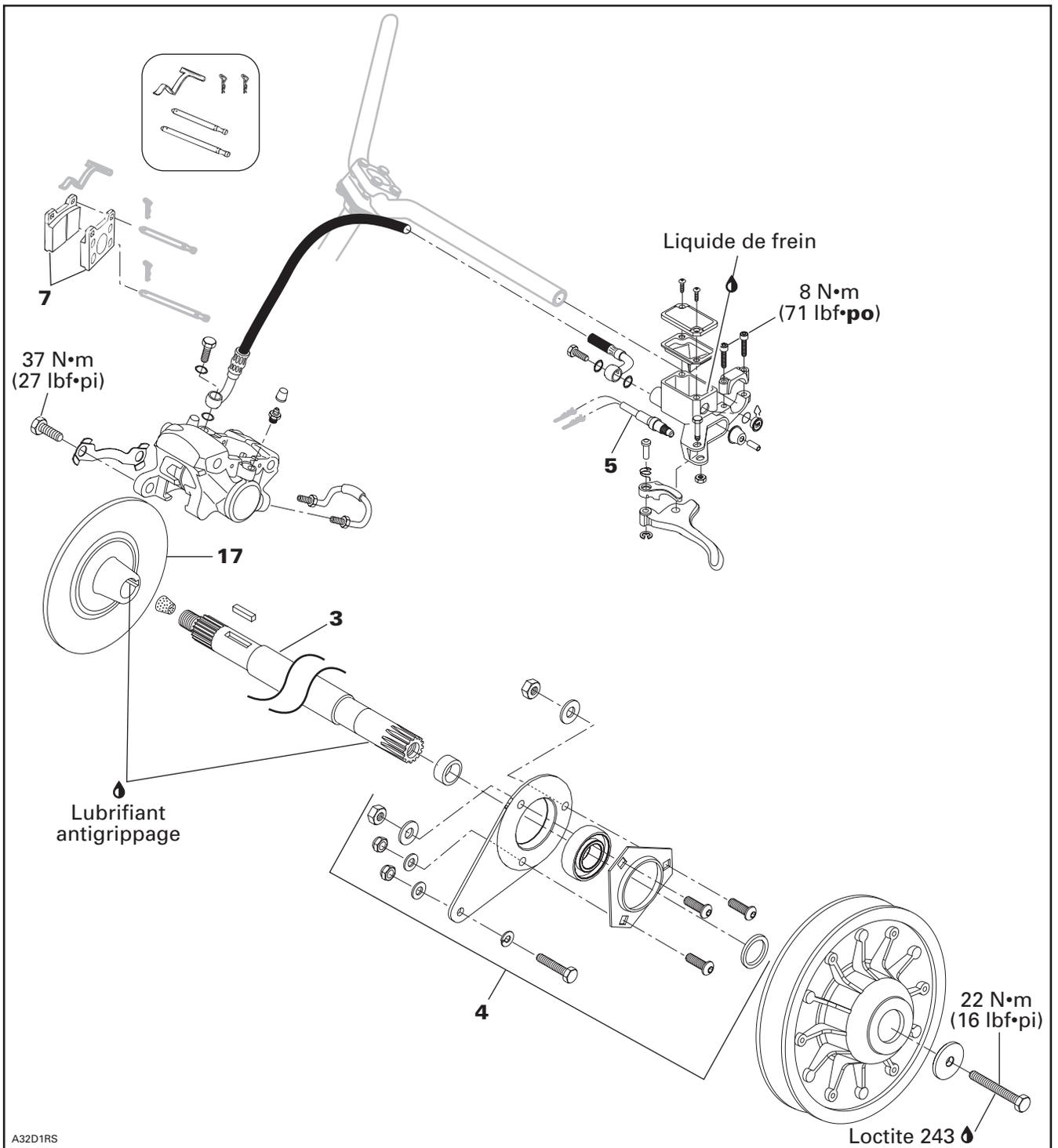
Sous-section 06 (FREIN)

FREIN HYDRAULIQUE

Modèles de la série ZX refroidis par ventilateur, sauf ceux munis d'un moteur 377



Modèles de la série ZX refroidis par liquide



Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 06 (FREIN)

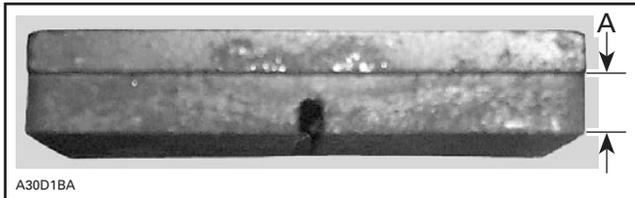
TYPE DE LIQUIDE DE FREIN

Utiliser le liquide de refroidissement recommandée, soit le SRF (DOT 4) (N/P 293 600 063) ou le GTLMA (DOT 4) (N/P 293 600 062).

REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN

Remplacer les plaquettes de frein si la garniture ne mesure plus que 1 mm (1/32 po) d'épaisseur ou moins.

ATTENTION: Toujours remplacer les 2 plaquettes de frein à la fois.

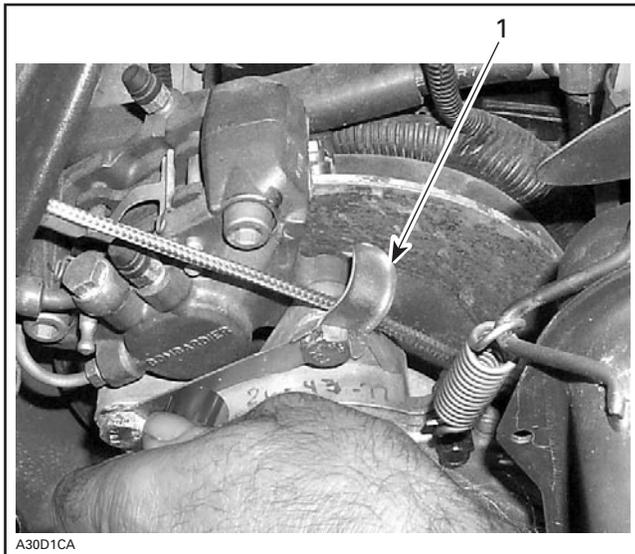


A. Minimum de 1 mm (1/32 po)

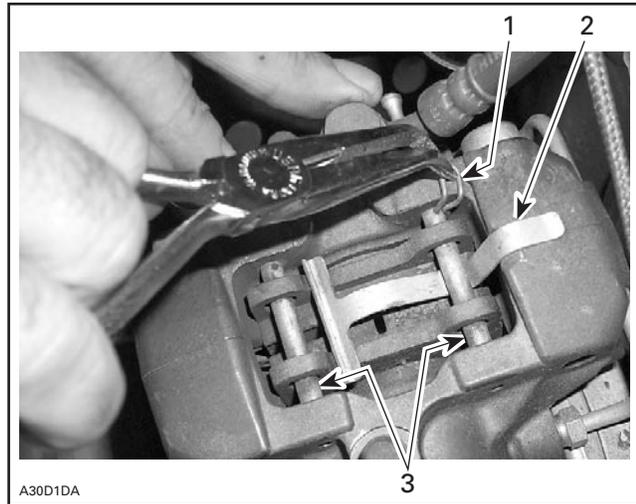
Dépose

Procéder comme suit pour enlever les plaquettes de frein:

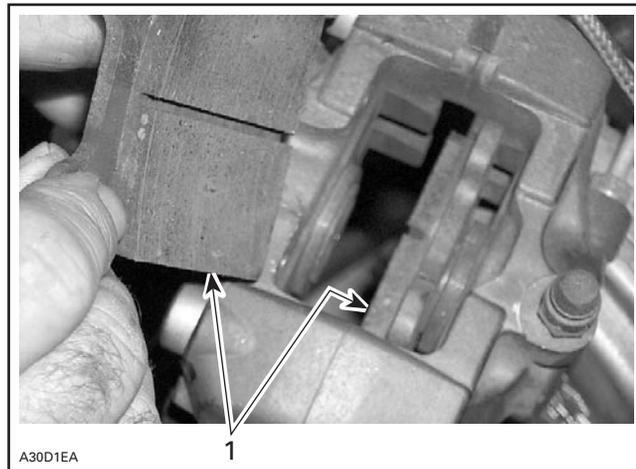
- Enlever la patte de verrouillage.
- Extraire l'étrier du disque de frein.
- Retirer les 2 arrêts des goupilles.
- Extraire les 2 goupilles, ce qui relâchera le ressort.
- Enlever les plaquettes de frein.



1. Patte de verrouillage



1. Arrêt
2. Ressort
3. Goupille



1. Plaquette de frein

Installation

- Installer les nouvelles plaquettes de frein.
- Installer le ressort et insérer les 2 goupilles pour verrouiller les plaquettes de frein.
- Installer les 2 arrêts dans l'orifice des goupilles.
- Installer l'étrier de plaquette de frein sur le disque de frein.
- Installer la patte de verrouillage.

Pour installer le frein, inverser l'ordre des opérations suivi au moment de la dépose en portant une attention particulière aux points suivants.

⚠ AVERTISSEMENT

Éviter de répandre de l'huile sur les plaquettes de frein.

Lorsqu'on installe un nouvel étrier de frein ou de nouvelles plaquettes de frein, on se doit de procéder comme suit:

- Actionner la manette de frein à quelques reprises jusqu'à ce que les deux nouvelles plaquettes se touchent alors que l'étrier n'est pas boulonné au carter de chaîne.
- Séparer ensuite les plaquettes et recommencer l'étape précédente.
- Séparer de nouveau les plaquettes et fixer l'étrier au carter de chaîne.
- Purger le système de freinage conformément aux indications de la présente sous-section.

DÉPOSE

DÉPOSE DU DISQUE DE FREIN

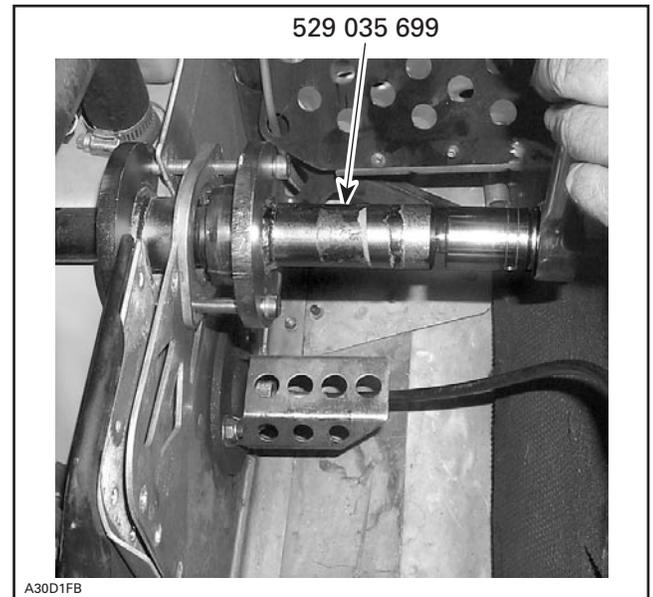
Modèles à frein hydraulique

Il est possible d'enlever le disque de frein sans retirer le carter de chaîne. Procéder comme suit:

- Enlever le garde-courroie, la courroie et la poulie menée.
- Retirer le silencieux d'admission d'air.
- Déboulonner le support de roulement n° 4 du châssis.
- Dévisser l'étrier du carter de chaîne.
- Ouvrir le carter de chaîne, puis retirer le pignon supérieur.
- Tirer l'arbre de renvoi n° 3 en direction de la poulie menée pour le dégager du carter de chaîne et du disque.
- Retirer le disque.

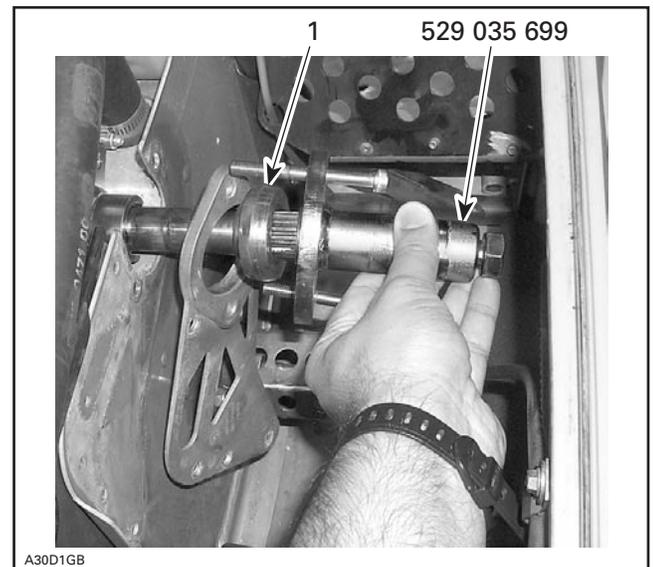
DÉPOSE DU ROULEMENT DE L'ARBRE DE RENVOI

Déboulonner le support de roulement. Installer la vis de l'extracteur de roulement d'arbre de renvoi (N/P 529 035 699).



TYPIQUE

Installer l'extracteur (N/P 529 035 699) sur l'arbre de renvoi pour retirer complètement le roulement.



TYPIQUE

1. Roulement

DÉPOSE DE L'ARBRE DE RENVOI

Modèles refroidis par liquide

Procéder de la même manière que pour le disque de frein et le roulement, puis retirer l'arbre de renvoi.

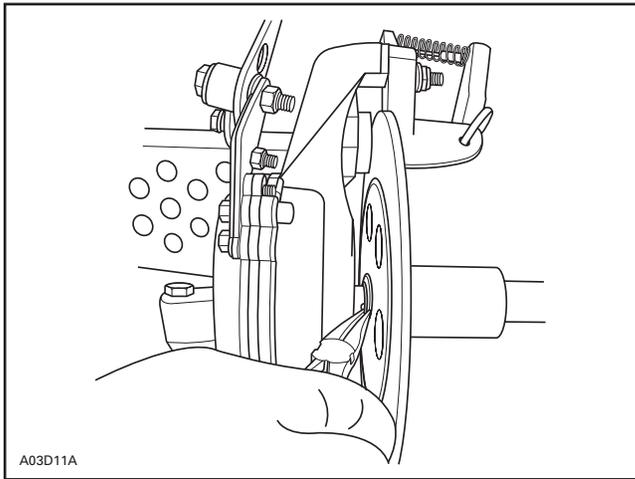
Modèles refroidis par ventilateur

- Enlever l'étrier.
- Enlever le garde-courroie, la courroie et la poulie menée.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 06 (FREIN)

- Retirer le silencieux d'admission d'air.
- Déboulonner le support de roulement n   4 du châssis.
- Ouvrir le carter de chaîne, puis retirer le pignon supérieur.
- Tirer l'arbre de renvoi (complet) en direction de la poulie menée afin d'accéder à l'anneau n   6.
- Enlever l'anneau n   6 de l'arbre de renvoi.



- Tirer l'arbre de renvoi en direction de la poulie menée pour le dégager du carter de chaîne et du disque.
- Retirer le disque.

DÉMONTAGE

7,15,16, Plaquette de frein, levier de frein et goupille

Modèles munis d'un frein mécanique

Sortir la goupille de l'étrier et enlever le levier.

Sur ces modèles, la plaquette fixe est rivet  e à l'étrier. Afin d'enlever la plaquette mobile, il faut séparer l'étrier. Pour enlever la plaquette fixe, percer le rivet, puis faire sortir le disque afin de libérer la plaquette fixe.

Modèles munis d'un frein hydraulique

Seules les plaquettes de frein sont disponibles comme pièces de rechange. Si l'une des pièces de l'étrier ou du maître-cylindre est endommagée, remplacer l'étrier ou le maître-cylindre au complet.

NETTOYAGE

Nettoyer toutes les pièces de métal dans un solvant tout-usage. Bien sécher toutes les pièces avant l'assemblage.

ATTENTION: Ne pas nettoyer les plaquettes de frein dans le solvant. Les plaquettes de frein souillées doivent être remplacées par des neuves.

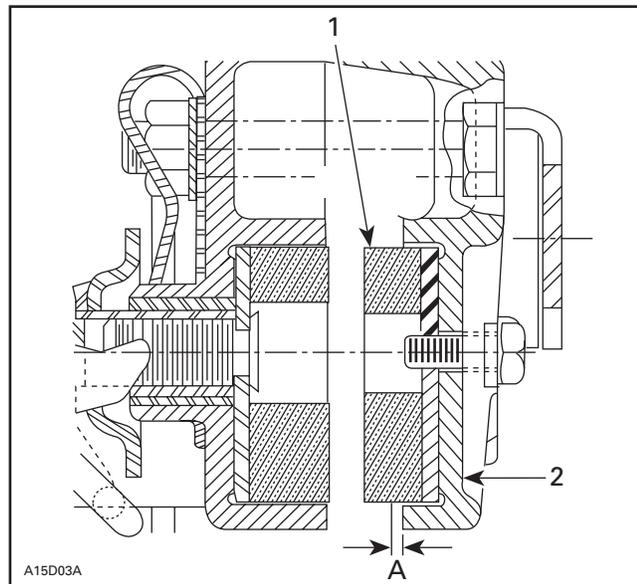
INSPECTION

7, Plaquette de frein

Modèles munis d'un frein mécanique

Remplacer les plaquettes de frein lorsque la partie fixe ne dépasse que de 1 mm (1/32 po) l'étrier.

ATTENTION: Toujours remplacer les 2 plaquettes de frein à la fois.



TYPIQUE

1. Plaquette fixe
2.   trier intérieur
- A. 1 mm (1/32 po) minimum

Modèles munis d'un frein hydraulique

Remplacer les plaquettes de frein si la garniture ne mesure plus que 1 mm (1/32 po) d'épaisseur ou moins. Voir la photo sous la rubrique REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN.

17, Disque de frein

Vérifier si le disque est rayé, gauchi, fissuré par la chaleur; le remplacer au besoin.

ATTENTION: Ne jamais usiner le disque de frein.

REMONTAGE

Modèles munis d'un frein mécanique

14, Roue à cliquet

Appliquer de la graisse synthétique (N/P 413 711 500) sur les filets et le siège du ressort avant l'installation. Serrer au maximum et desserrer ensuite d'un tour.

16, Goupille

Installer la goupille de façon qu'elle ne puisse être enlevée que vers le haut.

INSTALLATION

17, Disque de frein

Modèles munis d'un frein mécanique

Pour que le frein fonctionne bien, le disque de frein doit coulisser librement sur l'arbre de renvoi.

Appliquer du lubrifiant antigrippage (N/P 293 800 070) sur l'arbre, et s'assurer que le disque glisse librement.

Le moyeu du disque dépasse plus d'un côté que de l'autre. Installer le disque de façon qu'il dépasse davantage du côté de la poulie menée.

Pousser les joints toriques à l'intérieur du moyeu de disque.

Modèles munis d'un frein hydraulique

Appliquer du lubrifiant antigrippage (N/P 293 800 070) sur l'arbre.

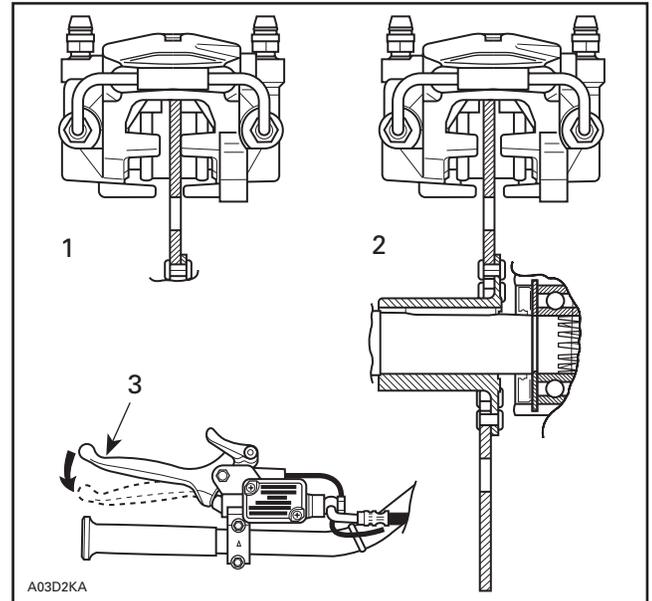
Le moyeu du disque dépasse plus d'un côté que de l'autre. Installer le disque de façon qu'il dépasse davantage du côté de la poulie menée.

7, Plaquette de frein

Modèles munis d'un frein hydraulique

Après l'installation des plaquettes de frein, le disque de frein doit être centré dans l'étrier. Appliquer le frein, puis vérifier la position du disque.

Pousser sur le piston approprié de l'étrier afin de déplacer la plaquette vers l'intérieur et ainsi permettre au disque de se placer correctement.



1. Disque de frein non centré
2. Disque de frein centré
3. Appliquer le frein avant d'effectuer la vérification

Appliquer le frein, puis effectuer de nouveau la vérification.

Réglage du roulement de l'arbre de renvoi

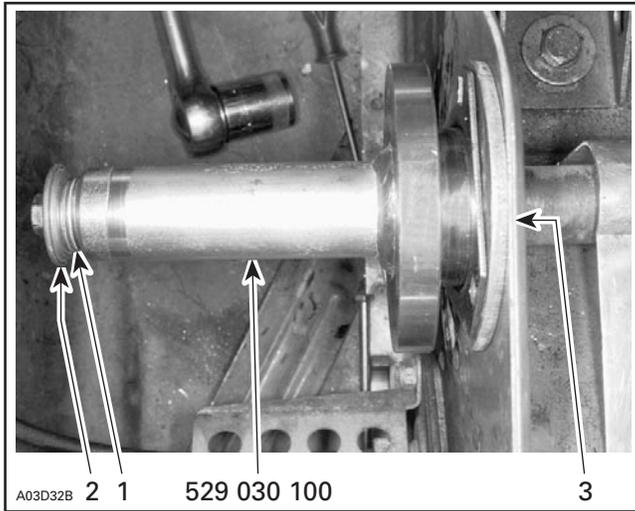
Insérer l'arbre de renvoi (avec le disque de frein) du côté du carter de chaîne et dans le support de l'arbre de renvoi (côté de la poulie menée), et ensuite dans le carter de chaîne.

Installer le roulement de l'arbre de renvoi n° 19 au moyen de l'outil approprié.

Pour installer le roulement sur l'arbre de renvoi, se servir de l'extracteur (N/P 529 030 100) et de quelques rondelles plates de 3 mm (1/8 po) d'épaisseur. Utiliser la vis de fixation et la rondelle d'épaulement d'origine et visser jusqu'à ce que le roulement repose contre le circlip.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 06 (FREIN)



1. Rondelles utilisées comme entretoises de 3 mm (1/8 po)
2. Vis de fixation et rondelle à épaulement d'origine
3. Roulement reposant sur le circlip

S'assurer que l'arbre est bien aligné, et serrer ensuite les 3 vis de fixation.

REMARQUE: Il sera difficile de centrer le roulement à billes dans son support si l'arbre est mal aligné.

Serrer l'écrou crénelé du pignon supérieur de 45 à 75 N•m (33 à 55 lbf•pi).

Refermer le carter de chaîne. Se référer à la sous-section intitulée CARTER DE CHAÎNE.

1,11,12, Patte de verrouillage, étrier extérieur et écrou

Modèles munis d'un frein mécanique

Installer les boulons de fixation de l'étrier.

Fixer les deux demi-étriers. Installer la patte de verrouillage et ensuite les écrous. Serrer les écrous à 24 N•m (18 lbf•pi). Replier la patte de verrouillage contre un plat de chaque écrou.

5,12, Câble de frein et écrou

Insérer le câble de frein dans l'orifice supérieur du levier et de l'étrier de frein. Installer l'écrou et serrer jusqu'à ce que quelques filets dépassent.

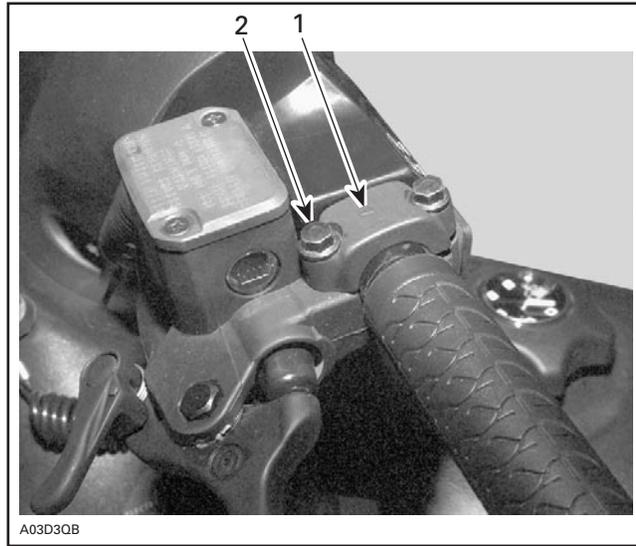
AVERTISSEMENT

Au moins 3 filets doivent dépasser de l'écrou d'arrêt élastique.

10, Bride de serrage supérieure

Modèles munis d'un frein hydraulique

Installer la bride de serrage supérieure de manière que sa flèche est orientée vers l'avant du véhicule. Serrer la vis avant à 8 N•m (71 lbf•po) avant de serrer la vis arrière.



TYPIQUE

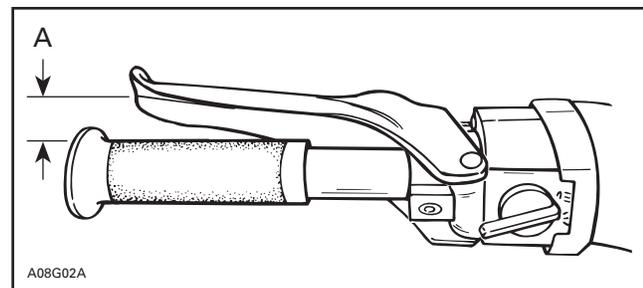
1. Flèche de la bride de serrage supérieure orientée vers l'avant du véhicule
2. Serrer d'abord la vis avant

RÉGLAGE

Frein

Modèles munis d'un frein mécanique

Actionner à plusieurs reprises et au maximum la manette de frein pour obtenir un jeu de 13 mm (1/2 po) entre la manette de frein et la poignée du guidon alors que le frein est appliqué à fond.



- A. 13 mm (1/2 po)

Si le réglage est toujours inadéquat, serrer de nouveau l'écrou n° 12 tel que requis.

Modèles munis d'un frein hydraulique

Changer le liquide de frein une fois par année.

Vidanger le système de freinage en procédant comme suit:

Il doit toujours y avoir une quantité suffisante de liquide de frein SRF (DOT 4) (N/P 293 600 063) ou GTLMA (DOT 4) (N/P 293 600 062) dans le réservoir.

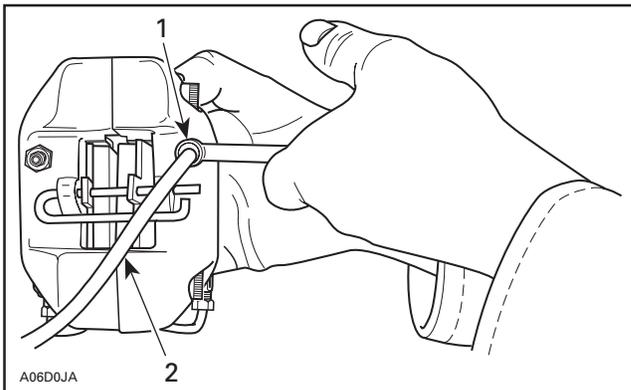
ATTENTION: N'utiliser que du liquide de frein SRF (DOT 4) (N/P 293 600 063) ou GTLMA (DOT 4) (N/P 293 600 062).

Fixer un tuyau à la vis de purge du côté gauche. Acheminer ce tuyau à un contenant. Dévisser la vis de purge.

Actionner la manette de frein à quelques reprises jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air dans le tuyau.

Resserrer ensuite la vis de purge.

Procéder de la même façon avec la vis de purge du côté droit.

**TYPIQUE**

1. Dévisser la vis de purge
2. Tuyau transparent pour recueillir le liquide de frein usagé

5, Feu d'arrêt**Modèles munis d'un frein mécanique**

Le feu d'arrêt devrait s'allumer avant que les plaquettes de frein touchent le disque. Le réglage doit se faire en dévissant l'écrou n° 12 jusqu'à ce que le feu s'allume.

⚠ AVERTISSEMENT

Au moins 3 filets complets doivent dépasser de l'écrou d'arrêt élastique.

Vérifier le réglage des freins conformément aux indications précédentes.

REMARQUE: S'il est impossible de régler le feu d'arrêt tout en ne dérangeant pas le réglage des freins, c'est que la roue à cliquet est trop à l'extérieur; dans ce cas, la serrer davantage.

Modèles munis d'un frein hydraulique

Il n'y a pas de réglage à effectuer pour ces modèles. S'assurer que l'interrupteur est bien mis en place.

PURGE

Changer le liquide de frein une fois par année.

Vidanger le système de freinage en procédant comme suit:

Il doit toujours y avoir une quantité suffisante de liquide de frein SRF (DOT 4) (N/P 293 600 063) ou GTLMA (DOT 4) (N/P 293 600 062) dans le réservoir.

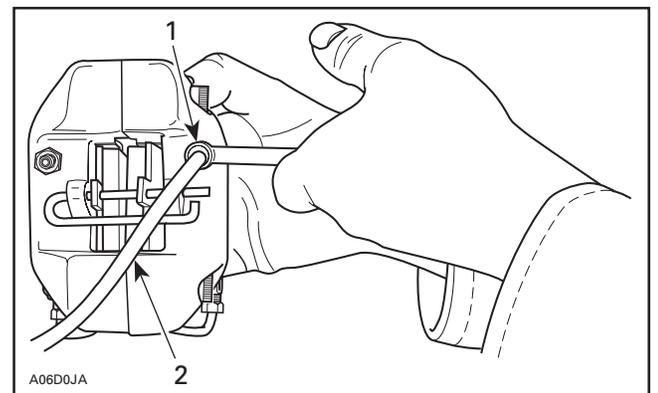
ATTENTION: N'utiliser que du liquide de frein SRF (DOT 4) (N/P 293 600 063) ou GTLMA (DOT 4) (N/P 293 600 062).

Fixer un tuyau transparent à la vis de purge du côté gauche. Acheminer ce tuyau à un contenant. Dévisser la vis de purge.

Actionner la manette de frein jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air dans le tuyau.

Resserrer ensuite la vis de purge.

Procéder de la même façon avec la vis de purge du côté droit.

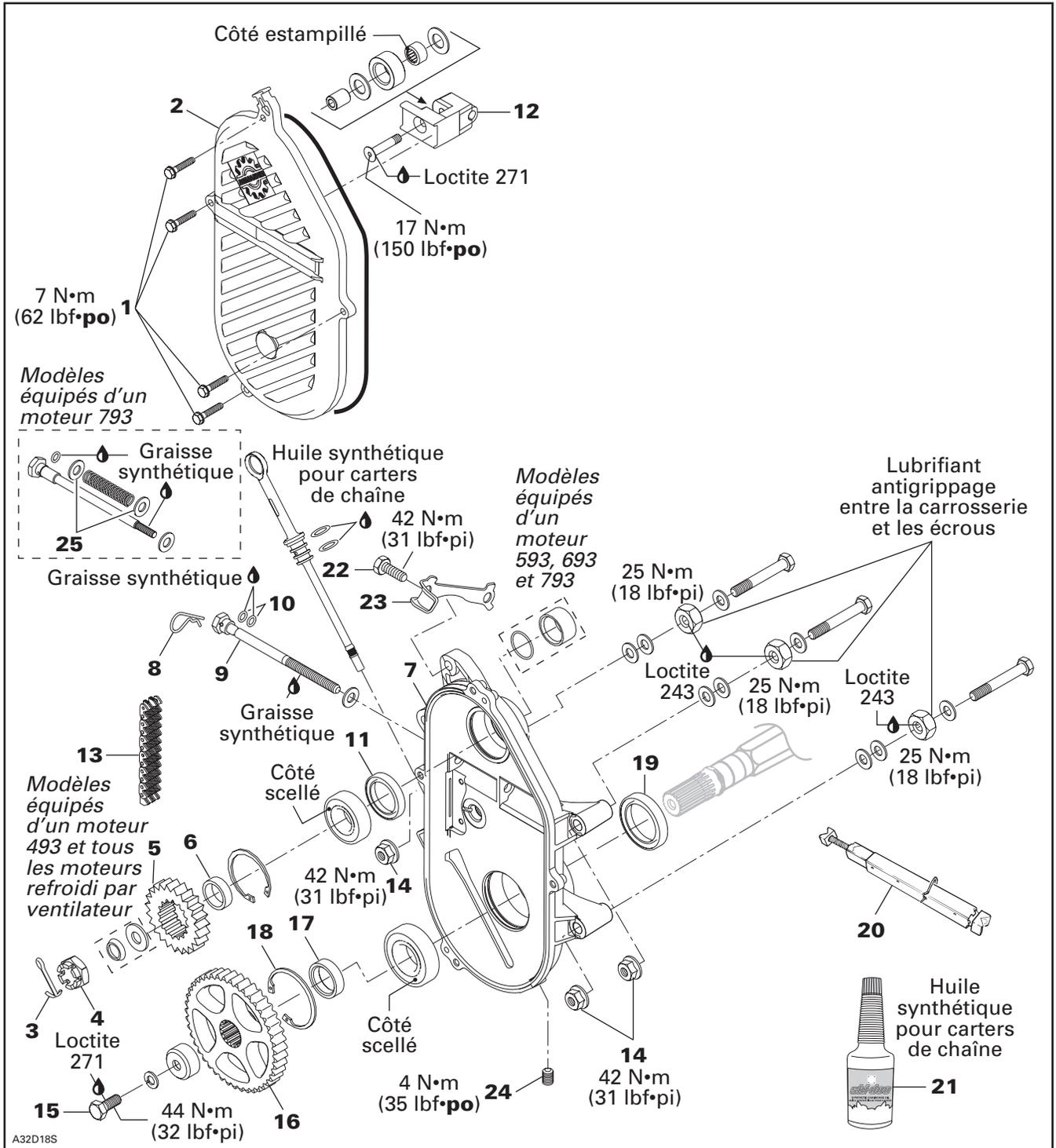
**TYPIQUE**

1. Desserrer la vis de purge
2. Tuyau transparent pour recueillir le liquide de frein usagé

⚠ AVERTISSEMENT

Éviter de répandre de l'huile sur les plaquettes de frein. Ne pas lubrifier le câble ou appliquer de l'antirouille ou de l'antigel sur celui-ci.

CARTER DE CHAÎNE



A32D18S

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 07 (CARTER DE CHAÎNE)

DÉPOSE ET DÉMONTAGE

Pour enlever le carter de chaîne, procéder comme suit:

Enlever les tuyaux d'échappement calibrés et le silencieux.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais enlever les pièces du système d'échappement lorsque le moteur est chaud.

Enlever la goupille de sûreté n° 8. Relâcher la tension de la chaîne d'entraînement en dévissant la vis de réglage du tendeur.

Vidanger l'huile en enlevant le bouchon de vidange n° 24.

3,4,5,6,13,16,17, Goupille fendue, écrou, pignon, cale et chaîne d'entraînement

Serrer le frein de stationnement.

Enlever la goupille fendue n° 3 et l'écrou n° 4 qui retiennent le pignon supérieur n° 5; ensuite, retirer la vis n° 15 qui retient le pignon inférieur n° 16. Sortir simultanément les pignons et la chaîne d'entraînement. Enlever les cales nos 6 et 17.

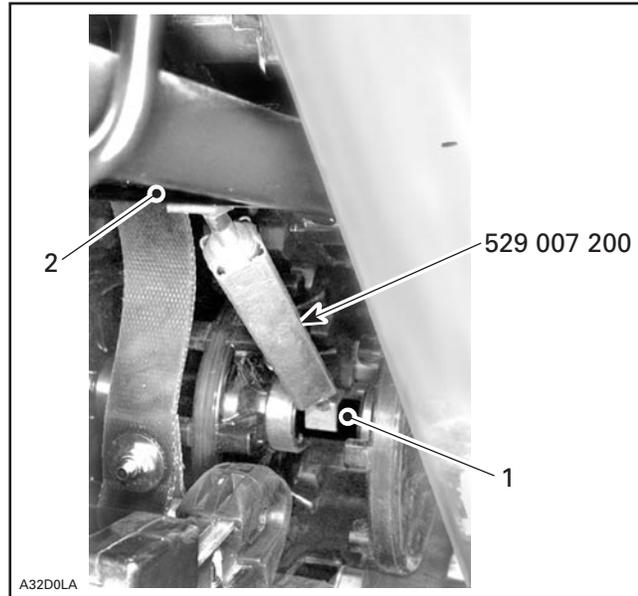
REMARQUE: Lorsqu'il faut retirer l'arbre de renvoi, voir tous les passages traitant de la DÉPOSE DE L'ARBRE DE RENVOI dans la sous-section FREIN.

Relâcher le frein de stationnement.

Enlever les 3 écrous n° 14.

Déplier la patte de verrouillage n° 23, puis enlever les vis de fixation n° 22 de l'étrier.

Relâcher la tension de la chenille avec le support d'essieu moteur n° 20 (N/P 529 007 200).

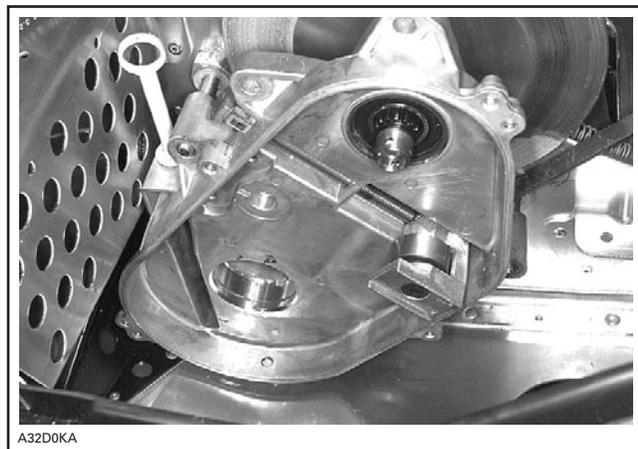


1. Essieu moteur
2. Essieu supérieur du bras avant de suspension

Dégager l'anneau d'étanchéité d'essieu moteur n° 19 du carter de chaîne.

Enlever le carter de chaîne de l'essieu moteur et de l'arbre de renvoi.

Insérer 2 grandes barres-leviers entre le carter de chaîne n° 7 et le châssis, puis dégager le carter du véhicule.



DÉPOSE DU CARTER DE CHAÎNE

VÉRIFICATION

Vérifier si la chaîne est fendillée, endommagée ou s'il manque des rouleaux. Vérifier l'état des rouleaux, des pignons et des pièces du tendeur de chaîne.

⚠ AVERTISSEMENT

Si la flèche de la chaîne excède 38 mm (1.5 po) (sans tendeur), remplacer la chaîne et vérifier l'état des pignons.

MODIFICATION DU RAPPORT D'ENGRENAGE

Dans certaines applications, il est possible d'augmenter ou de réduire le nombre de dents des pignons inférieur et supérieur.

Se référer à la section FICHES TECHNIQUES pour connaître les rapports d'engrenage.

ATTENTION: Ces modifications devraient être effectuées par des mécaniciens d'expérience, puisque la performance du véhicule peut en être très amoindrie.

REMARQUE: En haute altitude, un bulletin de service donnera de l'information sur le calibrage selon l'altitude.

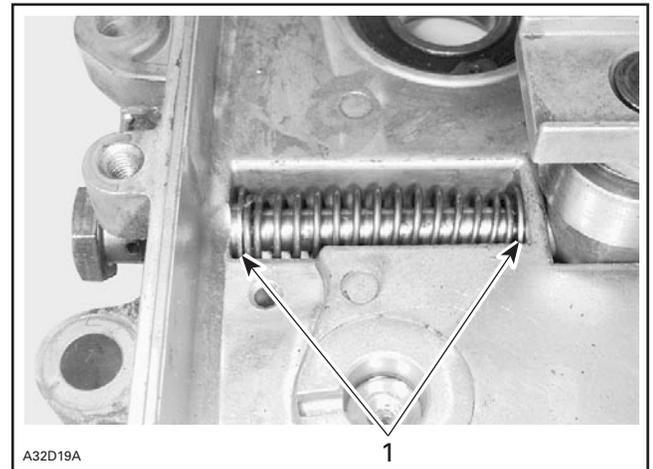
INSTALLATION ET REMONTAGE

Inverser l'ordre des opérations de la dépose et du démontage en portant une attention particulière aux points suivants. Remplacer les anneaux d'étanchéité, les joints d'étanchéité, les joints toriques et le bouchon de vidange.

25, Rondelle trempée

Modèles munis d'un moteur 793 seulement

Installer une rondelle trempée à chaque extrémité du ressort.



1. Rondelles trempées

Tous les modèles

11, Anneau d'étanchéité

Avec un poussoir approprié, enfoncer l'anneau d'étanchéité dans le moyeu du carter de chaîne. L'anneau d'étanchéité doit être égal au carter.

REMARQUE: Pour savoir comment installer l'arbre de renvoi, voir la sous-section FREIN.

5,16, Pignons

Placer les pignons pour que l'écriture soit orientée vers le couvercle du carter de chaîne. Le moyeu des pignons doit être orienté vers le carter de chaîne.

4, Écrou crénelé du pignon supérieur

Serrer entre 45 et 75 N•m (33 et 55 lbf•pi).

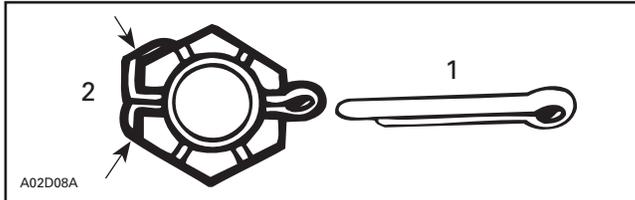
Installer une nouvelle goupille fendue dans la position indiquée.

ATTENTION: Lorsqu'on enlève une goupille fendue, toujours la remplacer par une neuve.

Section 05 TRANSMISSION

Sous-section 07 (CARTER DE CHAÎNE)

ATTENTION: La goupille fendue frottera contre le couvercle du carter de chaîne si on l'installe autrement.



1. Goupille neuve
2. Ne replier la goupille fendue que sur les plats de l'écrou crénelé

18, Circlip

ATTENTION: Il est primordial d'installer le circlip, sinon les pièces du carter de chaîne pourraient être endommagées.

RÉGLAGE DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

REMARQUE: S'assurer que la clavette du disque de frein est en bon état avant de vérifier le jeu de la chaîne.

10, Joint torique

Remplacer le joint torique n° 10 de la vis de réglage du tendeur. Serrer complètement cette vis à la main, puis la dévisser suffisamment pour permettre à la goupille de sûreté de pénétrer dans l'orifice de blocage. Ce premier réglage devrait permettre un jeu de 3 à 5 mm (1/8 à 13/64 po) sur la circonférence extérieure du disque de frein.

ATTENTION: Le jeu ne doit pas excéder 5 mm (13/64 po). Rajuster au besoin.

⚠ AVERTISSEMENT

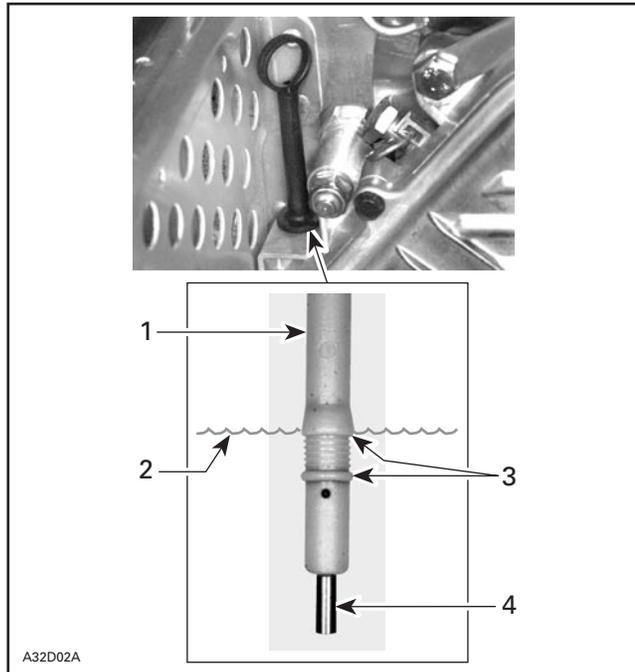
Si on n'obtient pas le jeu indiqué alors que la vis du tendeur est serrée au maximum, remplacer la chaîne et vérifier l'état des pignons.

21, Huile pour carters de chaîne

Verser 250 mL (8.5 oz É.-U.) d'huile synthétique pour carters de chaîne (N/P 413 803 300) dans le carter de chaîne.

REMARQUE: La contenance en huile du carter est de 250 mL (8.5 oz É.-U.).

Vérifier le niveau d'huile au moyen de la jauge. Ajouter de l'huile s'il y a lieu. Enlever les particules de métal qui se trouvent sur l'aimant de la jauge.



TYPIQUE

1. Jauge d'huile
2. Niveau d'huile
3. Niveau entre les repères
4. Aimant

REMARQUE: S'assurer que le carter de chaîne est dans la bonne position avant de vérifier le niveau d'huile.

RÉGLAGE

Alignement des poulies

Voir la sous-section DISTANCE ENTRE LES POULIES ET ALIGNEMENT.

Tension et alignement de la chenille

Voir la sous-section CHENILLE.

CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

CHAÎNE SILENCIEUSE

Il existe 2 types de chaînes silencieuses; l'une a 11 plaquettes de large, tandis que l'autre (plus résistante) en a 13. Les chaînes ne sont pas interchangeables. Placer la chaîne sur le pignon supérieur afin de constater si la largeur de la chaîne est conforme à celle des pignons utilisés. Se référer à la section FICHES TECHNIQUES.

REMARQUE: Une chaîne silencieuse ne peut pas être modifiée (séparation, rallongement, etc.).