

CAMSO DTS 129

Système de conversion à chenilles
pour moto hors route

DTS 129: 1099-01-1841

MANUEL DE L'UTILISATEUR 2019





AUPARAVANT
CAMOPLAST
SOLIDEAL

Camso représente le meilleur de Camoplast et de Solideal. Pour continuer d'avancer tout en restant fidèles à notre passé, nous sommes maintenant Camso et nous sommes libérés de la route.

⚠ AVERTISSEMENT

Veillez lire attentivement ce document en entier, ainsi que les *Directives d'installation* particulières au modèle avant d'assembler, d'installer et d'utiliser le système de traction.

Camso inc.
4162, rue Burrill - Local A
Shawinigan, QC G9N 0C3
CANADA

SOUTIEN TECHNIQUE

En cas de problème, contacter d'abord votre concessionnaire ou distributeur. Advenant qu'il ne soit pas en mesure de résoudre un problème lié au système, vous pouvez communiquer avec l'équipe de soutien de Camso du lundi au vendredi.

Courriel : enduser.atv@camsco.co
Internet : www.camsco.co

Numéro de série : 9021IEE _____

Notice originale

Des traductions en d'autres langues sont disponibles au www.camsco.co

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
SYMBOLES ET MOTS INDICATEURS	1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
POSITIONS DES NUMÉROS DE SÉRIE	1
SÉCURITÉ	2
INSTRUCTIONS D'UTILISATION	4
COUPLES DE SERRAGE	5
ACCESSOIRES	5
RÉGLAGES	6
ANGLE D'ATTAQUE DE LA SUSPENSION	6
TENSION DES CHÂÎNES D'ENTRAÎNEMENT	7
TENSION DU RESSORT DE SUSPENSION	8
AJUSTEMENT - COURROIE D'ARRÊT DE LA SUSPENSION	10
TENSION DE LA CHENILLE	11
MAINTENANCE	12
LUBRIFICATION	15
USURE	17
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS	21
DÉPANNAGE	23
LISTE DE PIÈCES	25

INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi le système de conversion à chenille pour moto hors-route **Camso DTS 129** (ci-après appelé le « système »). Ce système de conversion à chenille pour moto hors route (ci-après appelé la « moto ») est conçu pour offrir une traction et une flottaison exceptionnelles qui vous feront sortir des sentiers battus et repousser vos limites à chaque virage. Nous sommes allés plus loin pour vous offrir un système de conversion de haute performance pour faire en sorte que l'agilité que vous aimez tant de votre moto hors route vous transporte à des endroits auxquels vous ne pouviez que rêver l'été.

SYMBOLES ET MOTS INDICATEURS

On utilise, dans ce manuel, les symboles et mots indicateurs suivants afin de souligner des renseignements en particulier :

AVERTISSEMENT

Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.

ATTENTION : Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner des dommages aux composantes de la moto et au système de conversion.

NOTE : Apporte des renseignements supplémentaires.



Le symbole d'interdiction indique une action à ne PAS prendre afin d'éviter un danger.



Le symbole d'action obligatoire indique une action qui DOIT être prise pour éviter un danger.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

- Tous les renseignements, figures et photos que l'on retrouve dans ce document sont à jour à la date de publication. Par contre, ils peuvent changer sans préavis.
- Veuillez lire et suivre les indications du manuel du propriétaire de la moto avec soin. Son contenu reste toujours valide après l'installation du système.

- Vous êtes responsable de faire lire ce document à toute autre personne qui sera appelée à conduire la moto munie d'un système.
- Ce document fait partie intégrante du système. Remettez-le à tout nouveau propriétaire du système.
- Consultez les autorités ayant des pouvoirs en vertu de la loi dans les endroits où vous circulerez avec votre moto munie d'un système avant toute utilisation et assurez-vous de respecter les lois et règlements en vigueur.
- Les systèmes de traction pour moto réduisent la pression au sol et augmentent la traction de la moto. Lors d'une utilisation dans des conditions normales, la vitesse doit être réduite par rapport à celle d'une moto sur roues.

POSITIONS DES NUMÉROS DE SÉRIE

Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre (Figure 1) et de la chenille (Figure 2).

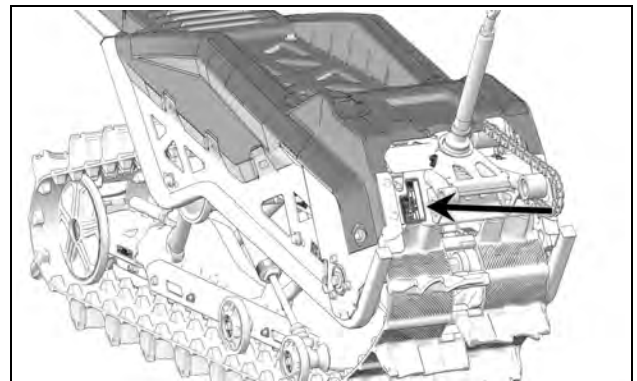


Figure 1

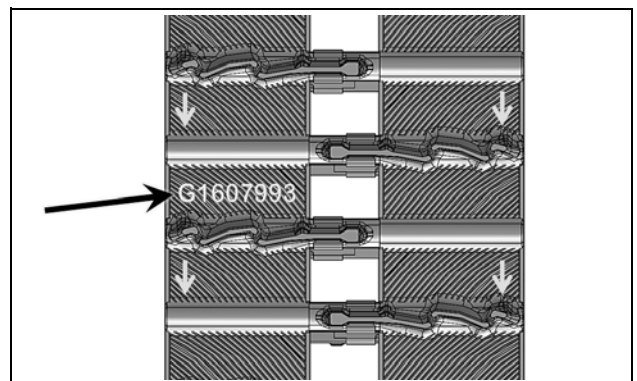
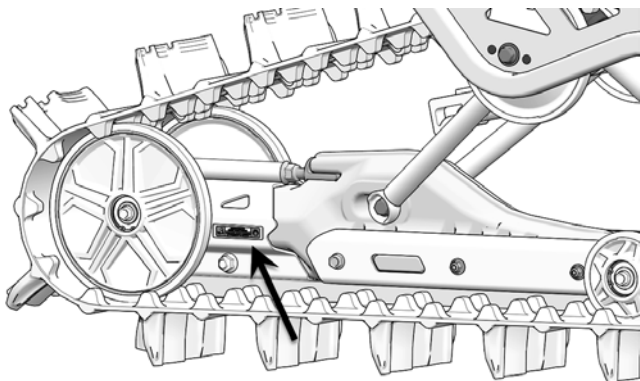
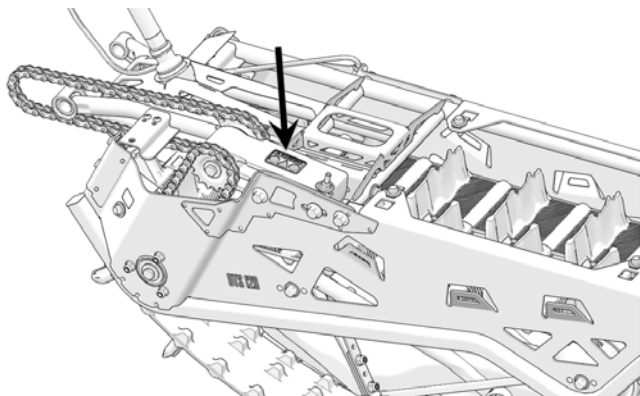


Figure 2

SÉCURITÉ

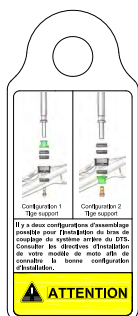
ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT

On trouve des avertissements au châssis du système de traction. Lire attentivement et comprendre toutes les étiquettes apposées sur le système. Elles contiennent d'importants renseignements relatifs à la sécurité et au bon fonctionnement du système.



ATTENTION : Ne jamais retirer les étiquettes apposées sur le système. Si une étiquette est endommagée, faites-la remplacer par un concessionnaire Camso autorisé.

AVERTISSEMENT - BRAS DE COUPLAGE



Configurations d'assemblage - Lors de l'installation du bras de couplage au châssis du DTS, deux configurations d'assemblage sont possibles. Consulter les *Directives d'installation* de votre modèle de moto afin de connaître l'assemblage adéquat.

AVERTISSEMENT GÉNÉRAL



Manuel de l'utilisateur - Chaque utilisateur doit obligatoirement prendre connaissance du Manuel de l'utilisateur avant d'opérer une moto équipée d'un système de chenille.



Si le système de chenille est vendu ou transféré, de quelque manière que ce soit, à un nouvel utilisateur, le Manuel de l'utilisateur doit également être transféré au nouvel utilisateur.

Pièces mobiles - Garder les mains ou les doigts loin des pièces en mouvement. Elles présentent un risque de blessures graves ou de mort. Couper le moteur avant de faire l'entretien du système de chenille.



Section « Maintenance » - Suivre les instructions contenues dans la section « Maintenance » du Manuel de l'utilisateur pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable du système de chenille.



AVERTISSEMENT - TENDEUR DE CHENILLE

Boulon du tendeur - Le boulon d'assemblage du tendeur de chenille doit être desserré lors de l'ajustement de la tension de la chenille. Resserrer ce boulon au couple recommandé (35 N·m) après avoir ajusté la tension de la chenille.



AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le système de conversion à chenille pour moto hors route **Camso DTS 129** est conçu pour offrir une traction et une flottaison exceptionnelles dans toutes les conditions hivernales.

Le présent document contient des renseignements importants en lien avec la conduite d'une moto munie du système de traction **DTS 129** de Camso. Il est impératif que chaque utilisateur en prenne connaissance et consulte également les guides et manuels de l'utilisateur de la moto. Au moment d'acheter le système, qu'il soit neuf ou usagé, vous devez vous assurer d'obtenir tous les documents rattachés à celui-ci et, le cas échéant, à la moto sur laquelle le système est installé, incluant, entre autres, les guides ou manuels de l'utilisateur, livrets d'entretien et factures des réparations antérieures. Au besoin, veuillez communiquer avec le concessionnaire ou le distributeur autorisé Camso le plus près de chez vous pour obtenir les renseignements additionnels désirés. Vous pouvez également consulter le site internet de Camso au www.camso.co ou communiquer avec notre service à la clientèle par courriel à l'adresse suivante : enduser.atv@camso.co

Camso estime qu'il existe certains risques liés à l'installation et à l'utilisation d'un système. Bien que notre expérience ait démontré que le système est sécuritaire, l'utilisateur de la moto munie d'un système doit être conscient des risques inhérents à la conduite d'une moto et des particularités reliées à l'ajout de celui-ci. Le conducteur d'une moto munie d'un système doit, en tout temps, respecter les lois et les règlements applicables, les indications du fabricant du système, ainsi que celles du fabricant de la moto, notamment quant à l'âge requis pour conduire et à l'équipement de base obligatoire dont la moto doit être munie (phares, feux de position et de freinage, rétroviseurs, etc.). L'utilisateur de la moto doit toujours porter un équipement de protection adéquat, soit un casque homologué, des verres de sécurité (ou une visière), des vêtements protecteurs, des bottes et des gants. Bien entendu, la conduite avec les facultés affaiblies représente un danger pour tout utilisateur de moto, en plus d'être contraire à la loi.

Le système comporte plusieurs pièces mobiles, incluant des roues de transmission. Dans l'éventualité où un objet devait se loger dans le système et bloquer ce dernier, il est impératif de couper le contact du moteur avant de tenter de dégager l'objet en question. L'utilisateur évitera ainsi de s'exposer à une quelconque manoeuvre brusque de la moto ou à une rupture de pièce provenant du système, ce qui pourrait lui occasionner de graves blessures. De plus, le port de vêtements amples ou pendants, comme un long foulard, est risqué et fortement déconseillé. La conduite d'une moto munie d'un système nécessite des précautions particulières et une connaissance des techniques de conduite de ce type de véhicule.

Une évaluation, par l'utilisateur, des conditions du terrain (état des sols, degré d'inclinaison d'une pente, densité de la neige, etc.) est également essentielle. Une moto munie d'un système ne peut se prêter à la compétition et encore moins à la réalisation de prouesses, d'acrobaties, de cascades ou d'autres exploits, lesquels peuvent entraîner une perte de contrôle et des blessures graves.

La maîtrise insuffisante d'une moto, entre autres, lors de descentes, de montées, de la traversée d'obstacles et de virages, peut faire basculer le véhicule, occasionnant ainsi des blessures graves.

Transporter un passager, une charge ou attacher une remorque sont des facteurs qui peuvent rendre une moto moins stable et compromettre la facilité d'utilisation du véhicule. À moins d'un avis contraire dans la loi ou de la part du fabricant d'une moto, il est déconseillé de transporter un passager, une charge ou encore d'attacher une remorque.

L'installation d'un système influence le comportement d'une moto en :

- 1) augmentant sa garde au sol;
- 2) modifiant son centre de gravité;
- 3) augmentant son poids et sa largeur totale;
- 4) réduisant sa pression au sol.

Ces paramètres auront effectivement pour effet de modifier les caractéristiques de conduite d'une moto munie d'un système.

Par conséquent, **il est fortement conseillé à l'utilisateur d'adapter son style de conduite en fonction des nouveaux paramètres mentionnés ci-dessus**. Le conducteur devra donc faire preuve de prudence en traversant des obstacles et des passages étroits, en rencontrant des véhicules en sens inverse, etc.

De par sa conception, le système peut réduire considérablement la vitesse de pointe d'une moto et fausser la lecture de l'indicateur de vitesse. De façon générale, le diamètre des roues de transmission du système est inférieur à celui de la roue d'origine. Par conséquent, la vitesse réelle sera inférieure à la vitesse affichée sur l'indicateur de vitesse.

Le conducteur d'une moto, munie ou non d'un système, doit toujours adapter sa vitesse aux conditions du climat et du terrain. De plus, l'utilisateur ne doit jamais excéder les limites permises ou circuler plus rapidement que ses capacités ne le lui permettent. La vitesse excessive demeure une des principales causes des accidents graves en moto.

Camso est fière de compter parmi sa vaste gamme de produits un système de traction pour moto aussi fiable et sécuritaire que le Camso DTS 129. Cependant, il existe des risques inhérents à la conduite d'une moto munie d'un tel système. Il est donc primordial que le conducteur en vienne à maîtriser les techniques de conduite d'une moto munie d'un système, qu'il adapte sa conduite à son niveau d'expérience et qu'il procède à une évaluation constante des conditions du terrain pour ainsi en profiter de manière sécuritaire et efficace.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

TRUCS ET CONSEILS

- Avant de partir en excursion, assurez-vous d'emporter les outils suivants : les clés et douilles 13 mm, 15 mm, 16 mm, des clés Allen 6 mm et 3 mm, une hache, une pelle, un câble de remorquage, un bidon d'essence, un levier style tournevis et une clé à molette.
- De façon générale, plus vous roulez lentement, meilleure sera la traction.
- Lors des randonnées en terrain inconnu ou éloigné, assurez-vous d'avoir avec vous un téléphone portable ou satellite, une trousse de premiers soins et des pièces de rechange.
- Lorsque vous circulez hors des sentiers, ayez toujours en tête qu'il peut y avoir des obstacles dissimulés.
- Lorsque vous circulez en neige profonde, évitez de faire patiner la chenille (en les faisant tourner sans que la moto n'avance) car cela pourrait entraîner l'enlèvement de la moto.

PÉRIODE DE RODAGE

ATTENTION : Une période de rodage est nécessaire afin de permettre aux composantes du système de bien s'agencer les unes par rapport aux autres.

Pendant la période de rodage (8 heures ou 160 km) **suivre les recommandations suivantes** :

VÉRIFICATION	Install.	Heure 1	Heure 8
Inspection visuelle	x	x	x
Tension de la chenille	x	x	x
Tension des chaînes	x	x	x
Couple - points de fixation (serre en C)	x	x	x
Couple - boulons sur le système	x	x	x
Ajustement - angle d'attaque	x	x	x

- **Éviter** d'opérer dans des conditions sèches et propres durant la période de rodage.
- Une période de rodage **adéquate** est réalisée dans un environnement lubrifié tel qu'une piste damée ou de la neige molle.
- Une période de rodage **inadéquate** peut générer de la fumée, des odeurs de caoutchouc brûlé et des dépôts de plastique sur les clips de chenille.

AVERTISSEMENT

La conduite d'une moto équipée d'un système de traction diffère de celle d'une moto sur roues. Il est fortement recommandé de respecter les directives de sécurité qui suivent afin de prévenir tout accident et/ou défaut de fonctionnement grave qui pourrait affecter le conducteur, la moto ou le système de traction.

ATTENTION : Le non-respect de ces recommandations d'usage peut entraîner le refus d'une réclamation en vertu de la garantie.

ATTENTION : Il est de la responsabilité du conducteur de respecter le programme d'entretien décrit dans le présent manuel.

ATTENTION : Réduire votre vitesse en tout temps, le système de conversion installé sur votre moto n'a pas la même capacité d'absorption que le pneu d'origine.

VÉRIFICATION AVANT USAGE

ATTENTION : Avant chaque départ, s'assurer que les roues et les composantes mobiles du système ne sont pas coincées ou glacées en place.

ATTENTION : Il est de la responsabilité du conducteur de vérifier que l'entrée d'air de la moto est bien adaptée et ne présente aucun risque d'infiltration de neige.

AVERTISSEMENT

Il n'est pas recommandé d'effectuer des sauts avec une moto équipée d'un système de conversion. Les système n'est pas conçu pour effectuer ce genre de manœuvre. Une moto munie d'un tel système ne se prête pas aux utilisations suivantes : compétitions, rallyes, acrobaties, cascades, sauts ou autres utilisations extrêmes.

AVERTISSEMENT

Lors de randonnées en groupe, il est important de mettre en garde les gens qui suivent une moto munie d'un système de conversion, car ce dernier peut propulser des débris.

COUPLES DE SERRAGE

Consulter les vues explosées à la fin du manuel pour connaître les couples de serrage appliqués aux boulons situés aux endroits importants sur le système.

DIMENSION	GRADE	N•m	lb-pi
M6-1.0	GR 8.8	10 N•m	7 lb-pi
M8-1.25	GR 8.8	25 N•m	18 lb-pi
M8-1.25	GR 10.9	33 N•m	24 lb-pi
M10-1.5	GR 8.8	50 N•m	37 lb-pi
M10-1.5	GR 10.9	70 N•m	52 lb-pi
M12-1.75	GR 8.8	90 N•m	66 lb-pi
M12-1.75	GR 10.9	125 N•m	92 lb-pi

NOTE : Utiliser une pâte de blocage de filet de type Loctite 261 ou son équivalent aux endroits indiqués aux vues explosées du manuel.

⚠ AVERTISSEMENT

Faire attention de ne pas trop serrer les boulons, certaines pièces pourraient être soumises à des déformations s'il y a surtension des boulons et certains aspects de sécurité pourraient être compromis.

REMISAGE

ATTENTION : Les contaminants peuvent altérer et corroder les pièces mobiles du système de conversion pendant le remisage. Il est fortement recommandé d'effectuer l'entretien prescrit avant de remiser le système.

La meilleure façon de remiser le système consiste à le déposer directement sur une palette de bois, à l'abri des rayons directs du soleil. Figure 3.

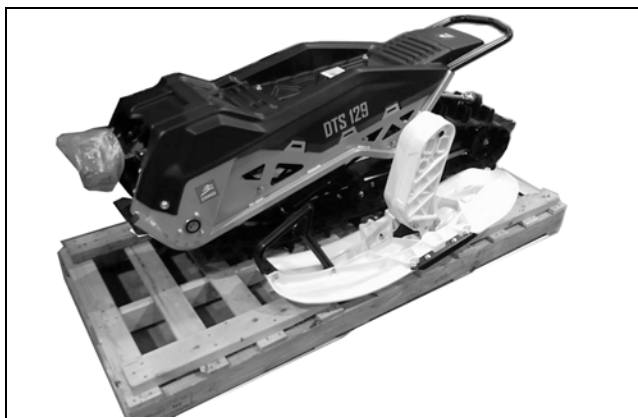


Figure 3

NOTE : Il est recommandé de relâcher la tension de la chenille pendant la période de non-utilisation.

NOTE : Il est recommandé d'ajuster la tension du ressort à la position minimum pendant la période de non-utilisation.

ACCESSOIRES

- Ensemble de roues servant à déplacer une moto équipée d'un système de conversion DTS 129.

NOTE : On peut se procurer l'ensemble de roues, montré à la Figure 4, chez un concessionnaire Camso autorisé. No. de pièce : 7200-00-9050.

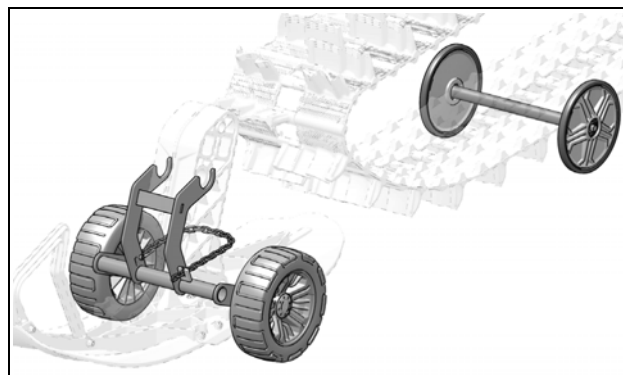


Figure 4

RÉDUCTION DE LA VITESSE ET LECTURE DU COMPTEUR DE VITESSE

L'installation d'un système de conversion DTS 129 sur une moto affecte la vitesse et la lecture du compteur de vitesse (si équipé).

En fonction du modèle de moto, on note une diminution de la vitesse de l'ordre de 35 à 40%, comparé à la vitesse sur roues.

RÉGLAGES

ATTENTION : Les réglages du système doivent obligatoirement être vérifiés après la première utilisation du véhicule. L'angle d'attaque de la suspension, la tension de la chenille et la tension des chaînes d'entraînement doivent être contrevérifiés. De mauvais réglages peuvent nuire aux performances du système et entraîner une usure prématurée de certaines composantes.

NOTE : Pour effectuer les réglages qui suivent, le véhicule doit être au sol sur une surface plane et au niveau.

ANGLE D'ATTAQUE DE LA SUSPENSION

ATTENTION : Effectuer l'ajustement de la courroie d'arrêt de la suspension avant de procéder à l'ajustement de l'angle d'attaque. Référez-vous à la section « AJUSTEMENT - COURROIE D'ARRÊT DE LA SUSPENSION » de ce manuel.

Principe d'ajustement : Lorsque la suspension est déposée au sol, le contact entre la chenille et le rail de suspension doit se faire en même temps sur toute la longueur du rail. Figure 5.

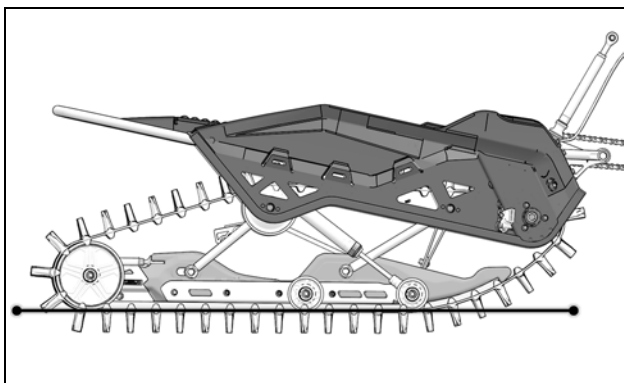


Figure 5

Pour régler l'angle d'attaque de la suspension arrière, procéder comme suit :

- Le véhicule doit être debout et stable sans risque de se renverser. Aucun poids supplémentaire ne doit être au véhicule.

NOTE : Pour chaque vérification de l'ajustement de l'angle d'attaque de la suspension, soulever l'arrière de la moto et la déposer lentement.

- Desserrer le contre-écrou de l'embout à rotule (1). Ajuster la longueur de l'embout en tournant le bras de couplage (2) à l'aide d'une clé 25 mm. Figure 6.

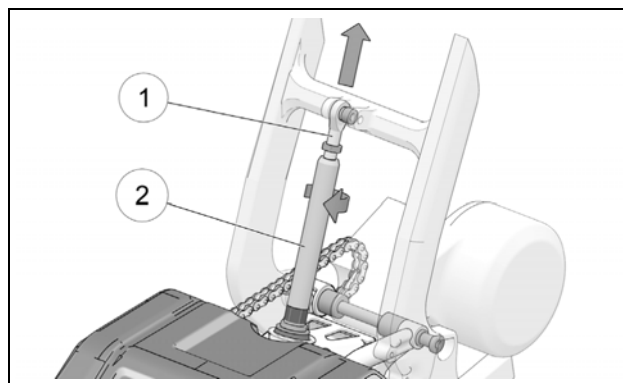


Figure 6

- Soulever l'arrière de la moto et la déposer lentement, vérifier que le rail de la suspension se dépose en même temps sur toute sa longueur.
- Ajuster la longueur de l'embout à rotule jusqu'à ce que vous obteniez un contact parfait sur toute la longueur du rail.

NOTE : Vérifier la pression sur les crampons externes de la chenille. Si l'angle est correctement ajusté, la pression sera également distribuée à l'avant, au centre et à l'arrière du rail. Si l'ajustement est inadéquat, vous constaterez une déformation plus importante aux crampons avant ou arrière.

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou à 40 N-m [30 lb-pi].

ATTENTION : Respecter le couple recommandé lors du serrage. Une surtension au serrage du contre-écrou pourrait endommager la tige de l'embout à rotule.

NOTE : Suite à l'ajustement de l'angle d'attaque de la suspension, l'embout de rotule ne doit pas avoir plus de 30 mm de filets visibles. Si plus de 30 mm de filet sont visibles, revoir l'ajustement ou consulter la directive d'installation de votre modèle de moto et vérifier l'ordre d'assemblage des composantes du bras de couplage au châssis du véhicule.

TENSION DES CHÂÎNES D'ENTRAÎNEMENT

- Pour effectuer les réglages suivants, le couver-tunnel doit être retiré du système arrière.

ATTENTION : Les boulons du châssis doivent être desserrés temporairement pour permettre l'ajustement du tendeur de chaînes d'entraînement.

- Desserrer les boulons de fixation (1) et (2) du panneau latéral gauche pour permettre au tendeur de chaînes (3) de pivoter sur son axe. Voir la Figure 7.

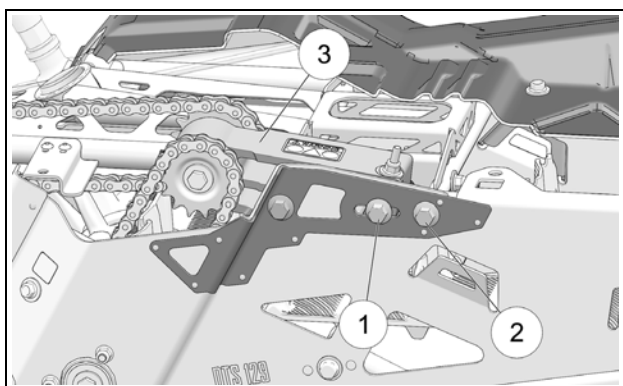


Figure 7

NOTE : Ne pas desserrer le troisième boulon situé à l'avant de la plaque de fixation.

NOTE : il est important de suivre les étapes suivantes dans l'ordre afin d'obtenir l'ajustement optimal de la tension des chaînes d'entraînement.

- Ajuster la tension de la chaîne d'entraînement primaire (1) en tournant l'écrou d'ajustement (2) à l'arrière du tendeur (3) pour éliminer le jeu de la chaîne primaire. Voir la Figure 8.

NOTE : Ne pas finaliser l'ajustement de la chaîne d'entraînement primaire, seulement éliminer le jeu dans celle-ci.

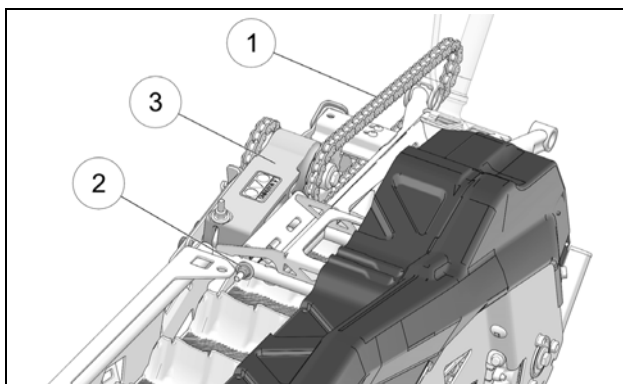


Figure 8

- Ajuster ensuite la tension de la chaîne d'entraînement secondaire (1) en tournant l'écrou (2) de l'ajustement vertical du tendeur de chaînes. Voir la Figure 9.

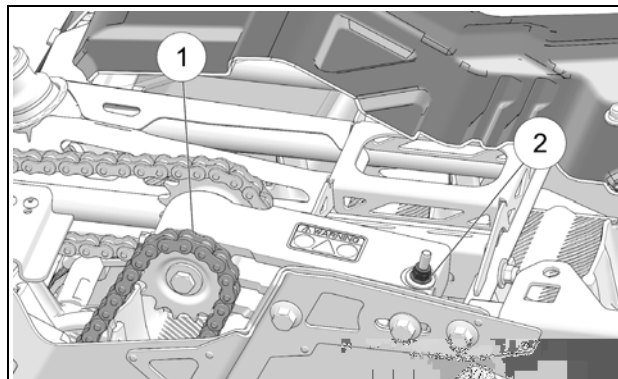


Figure 9

- Appliquer une pression au centre des deux pignons d'entraînement. La chaîne doit présenter une déflexion de 3 - 6 mm (1/8 à 1/4 po). Réajuster jusqu'à ce que vous obteniez la bonne déflexion. Voir la Figure 10.

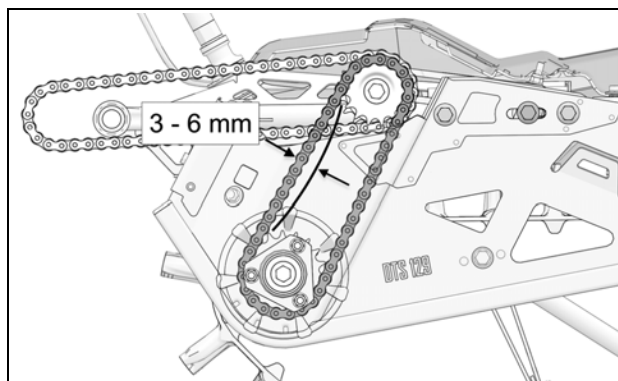


Figure 10

NOTE : L'ajustement de la tension de la chaîne d'entraînement secondaire doit être complétée avant de finaliser l'ajustement de la chaîne d'entraînement primaire.

- Une fois l'ajustement de la chaîne d'entraînement secondaire complétée, finaliser l'ajustement de la tension de la chaîne d'entraînement primaire. Appliquer une pression au centre des deux pignons d'entraînement. La chaîne doit présenter une déflexion de 3 - 6 mm (1/8 - 1/4 po). Réajuster jusqu'à ce que vous obteniez la bonne déflexion. Voir la Figure 11.

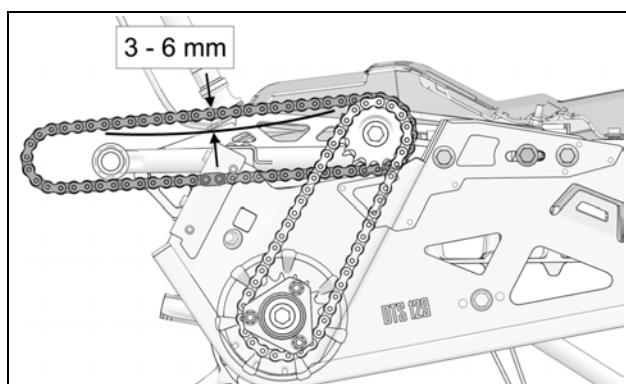


Figure 11

ATTENTION : Contre-vérifier l'ajustement de la chaîne secondaire suite à l'ajustement de la chaîne primaire avant de serrer les boulons de châssis. Ré-ajuster de nouveau si la déflexion des chaînes ne respecte pas le requis d'ajustement.

- Resserrer dans l'ordre les boulons de fixation (1), (2) et (3) du tendeur de chaîne à un couple 90 N-m [67 lb-pi]. Voir la Figure 12.

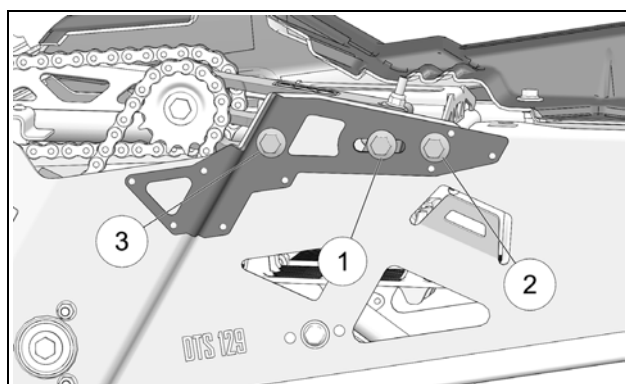


Figure 12

- Une tension trop élevée occasionnera une perte de puissance et des contraintes excessives aux composantes du système d'entraînement. Une tension trop élevée n'est pas recommandée. Par contre, il est moins probable que les chaînes dérailent et on réduit également les risques de glissement au niveau des pignons.

ATTENTION : Une tension des chaînes d'entraînement trop élevée peut causer une usure prématurée des pignons d'entraînement et de la chaîne.

- Une tension de chaîne d'entraînement moins élevée augmente le risque de déraillement de la chaîne ou de glissement sur les pignons d'entraînement.
- Une tension moins élevée provoque l'usure prématurée des dents des pignons.

NOTE : Une fois les ajustements des tensions des chaînes d'entraînement sont terminés, vérifier de nouveau qu'ils respectent les requis.

TENSION DU RESSORT DE SUSPENSION

La suspension peut être réglée en fonction du poids du conducteur, des préférences personnelles et du type d'utilisation du véhicule.

NOTE : Il est recommandé d'effectuer le réglage du ressort de la suspension en atelier avant l'utilisation.

- Desserrer et retirer le boulon de fixation (1) et sa rondelle (2) de la roulette positionnée vis-à-vis l'extrémité de la tige du ressort. Retirer la roulette (3) et la bague espaceur (4) de l'arbre de roue. Figure 13.

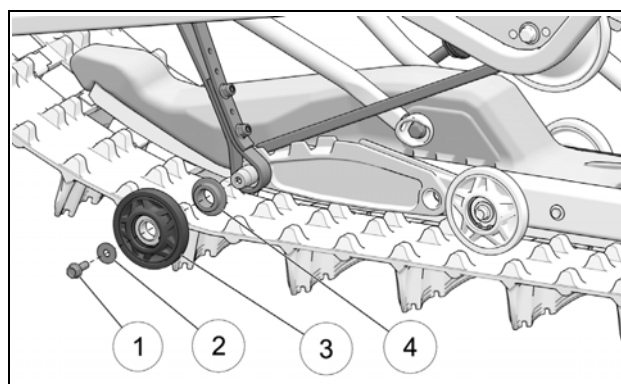


Figure 13

- Comprimer la suspension pour permettre le retrait de la courroie d'arrêt (1) positionnée à l'arbre de roue. Voir la Figure 14.

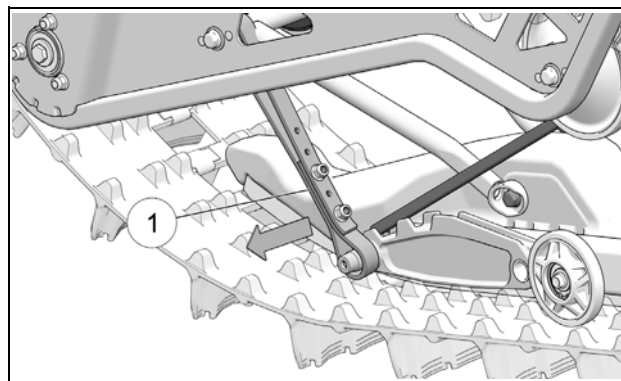


Figure 14

⚠ AVERTISSEMENT

La tension du ressort de suspension est élevée. Manipuler avec soin et utiliser les outils appropriés pour éviter tout risque de blessure lors de la calibration.

- À l'aide d'un outil approprié, retirer l'extrémité de la tige du ressort (1) de son logement et relâcher la tension du ressort. Figure 15.

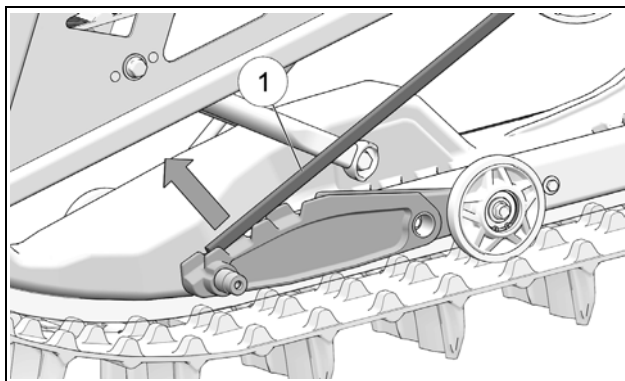


Figure 15

Positions de la came du ressort tendeur

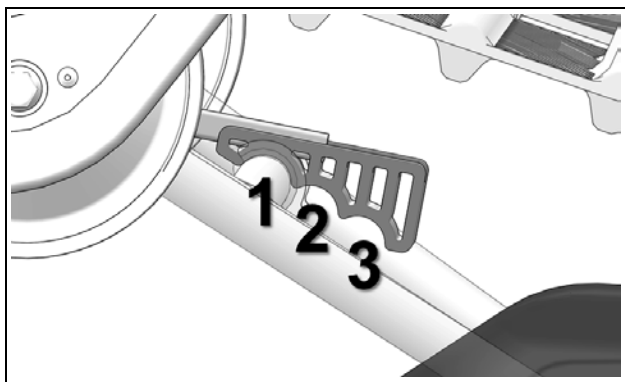


Figure 16

POSITION DE LA CAME	PRÉCHARGE DU RESSORT
1	Minimum
2	Intermédiaire
3	Maximum

- Positionner la came tendeur au logement de bras de suspension. Glisser la came vers l'avant ou l'arrière pour ajuster la suspension à la fermeté désirée. Voir Figure 17.

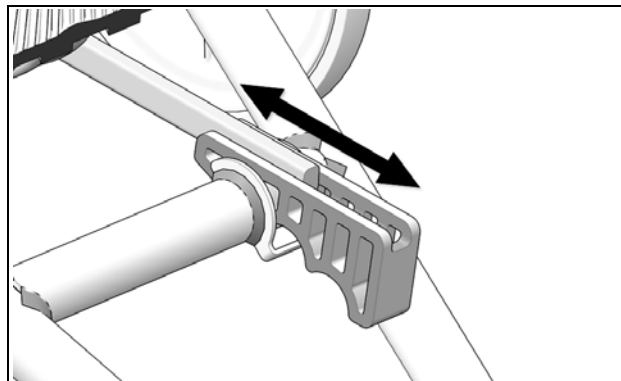


Figure 17

- À l'aide d'un outil approprié, réinstaller l'extrémité de la tige du ressort au logement sur l'arbre de roue.
- Comprimer la suspension et réinsérer la courroie d'arrêt de la suspension à l'arbre de roue.
- Réinstaller la bague espaceur (1) et la roulette (2) sur l'arbre de roue. Serrer le boulon (3) au couple de 27 N-m (20 lb-pi). Figure 18.

NOTE : Faire attention de placer le grand diamètre de la bague espaceur (1) contre la courroie.

NOTE : On recommande de graisser l'arbre avant de réinstaller la roue.

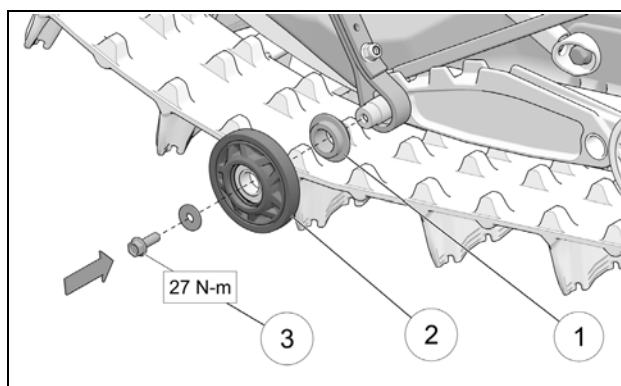


Figure 18

ATTENTION : Les ajustements de la tension de la chenille et de l'angle d'attaque doivent être revérifiés si la tension du ressort est changée.

AJUSTEMENT - COURROIE D'ARRÊT DE LA SUSPENSION

Lors de la réception du système, la courroie d'arrêt de la suspension est ajustée en position médiane.

- Il y a 3 positions d'ajustement de la courroie : Figure 19.

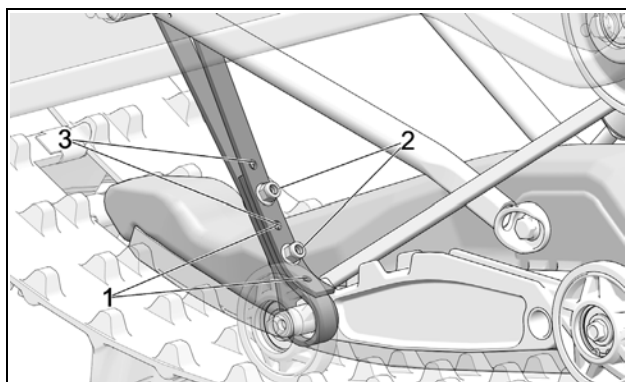


Figure 19

1. Longue 2. Médiane 3. Courte

- L'ajustement de la courroie d'arrêt a un effet sur la calibration de la suspension et sur la pression au sol du ski.

Réglage de la courroie d'arrêt		
Position	Type	Utilisation
1	Courte	- Excellente performance en neige poudreuse. - Plus de pression du ski au sol.
2	Médiane	- Réglage en usine : meilleur réglage global.
3	Longue	- Ski plus léger en accélération. - Meilleur amortissement des chocs. - Performance sur neige durcie ou damée.

- Un ajustement plus court de la courroie offre d'excellentes performances en neige poudreuse et améliore la maniabilité à gravir des pentes, en plus de rendre le ski plus agressif.
- Un ajustement plus long de la courroie d'arrêt donne généralement de meilleures performances sur neige durcie ou sentier damé, en plus de diminuer la pression au ski.

ATTENTION : Les ajustements de l'angle d'attaque et de la tension de la chenille doivent être revus suite à un changement de l'ajustement de la courroie d'arrêt de la suspension.

- Retirer les deux écrous (A) et rondelles (B) des boulons d'assemblage de la courroie d'arrêt (C) de la suspension. Figure 20.

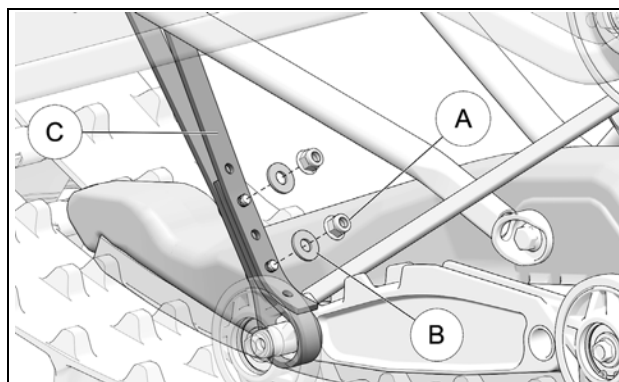


Figure 20

- Désengager l'extrémité de la courroie (C) du côté des écrous. Les boulons doivent rester engagés dans les autres parties de la courroie. Figure 21

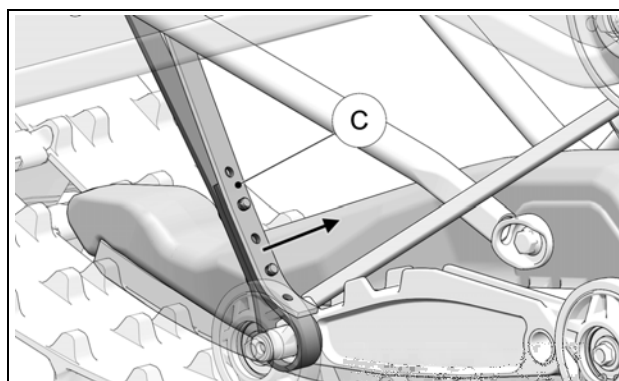


Figure 21

- Glisser la courroie vers le bas ou vers le haut de façon à aligner les trous de la position désirée aux boulons de la courroie. Figure 22.

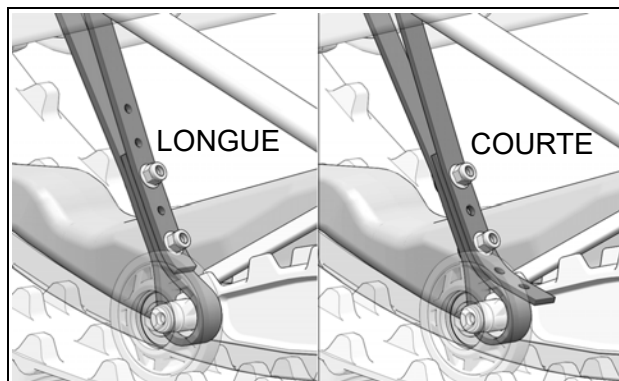


Figure 22

- Une fois la courroie engagée à la position désirée, réinstaller les écrous et rondelles. Serrer au couple de 7 N-m (62 lb-po).

TENSION DE LA CHENILLE

ATTENTION : Le boulon d'assemblage (A) du tendeur de chenille doit obligatoirement être desserré avant d'ajuster la tension de la chenille. Figure 23.

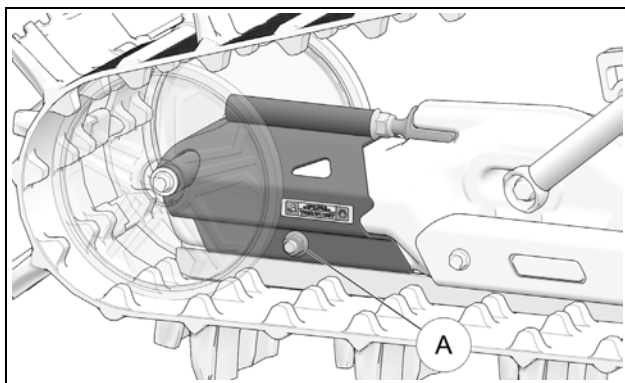


Figure 23

Tourner l'écrou d'ajustement de tension (B) dans le sens horaire ou antihoraire pour régler la chenille à la tension recommandée. Figure 24.

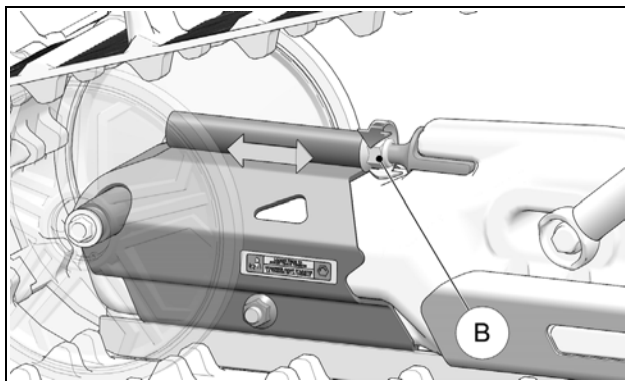


Figure 24

ATTENTION : S'assurer de resserrer le boulon d'assemblage (A) du tendeur après avoir complété le réglage de la tension de la chenille.

Le tableau ci-dessous indique la force appliquée et la flèche qui doit se produire pour ajuster adéquatement la tension de la chenille. Voir aussi la Figure 25.

FORCE	DÉFLEXION
6.8 kg [15 lbs]	19 mm [$\frac{3}{4}$ po.]

Principes de réglage

- Si la tension est plus élevée, on réduit les risques de glissement au niveau du barbotin.

NOTE : Une tension trop élevée peut entraîner une usure prématurée des composantes du système.

- Une tension moins élevée au niveau de la chenille améliore la traction, le roulement et les économies de carburant.

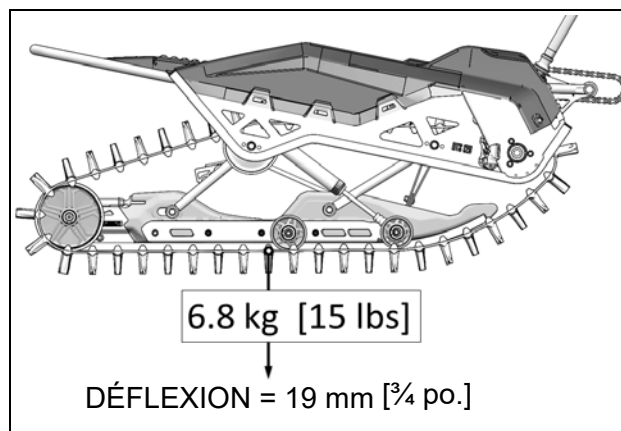


Figure 25

NOTE : L'outil de vérification de la tension de chenille à la Figure 26 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camso autorisé. Le numéro de pièce est 2000-00-3125.



Figure 26

Vérification finale

Conduire la moto à basse vitesse sur une distance de 1,5 km [1 mille]. Réajuster au besoin.

MAINTENANCE

AVERTISSEMENT

Ne pas insérer les mains ou les pieds dans le système de traction, à moins que le moteur ne soit arrêté, que la moto ne soit immobilisée et que le frein de sécurité ne soit appliqué.

ATTENTION : Les inspections, réglages et graissages périodiques sont indispensables au bon état de marche du système de conversion et à sa conduite en toute sécurité. L'utilisateur a le devoir de veiller à l'entretien et aux réglages périodiques de son système. La section *Maintenance* fournit les informations nécessaires pour effectuer l'entretien adéquat du système.

ATTENTION : L'omission d'effectuer l'entretien et les réglages préventifs de la charte de maintenance aux intervalles prescrits peut entraîner une usure prématurée ainsi que des bris majeurs au système de traction qui ne seront pas couverts par la garantie, il est de la responsabilité de l'utilisateur de respecter la cédule de maintenance du fabricant.

La cédule de maintenance a pour but d'obtenir une durabilité optimale de votre système, le type d'utilisation et de conditions dans lesquelles vous utilisez votre système ont une influence directe sur la fréquence des entretiens à effectuer. Suite à l'examen de votre système vous serez en mesure de juger si l'intervalle de maintenance recommandé est correct et d'en ajuster la fréquence au besoin.

Pour obtenir un rendement optimal et assurer une durabilité maximale, consulter le tableau d'entretien ci-dessous.

Pour plus de précision sur les maintenances du programme d'entretien, consulter les spécifications d'entretien à la page 13 et la page 14.

MAINTENANCE	INITIALE	PÉRIODIQUE		
	1 ^{RE} UTILISATION	AUX 25 HEURES	AUX 50 HEURES	AUX 100 HRS / ANNUEL
SYSTÈME - INSPECTION VISUELLE	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER
SYSTÈME - RÉGLAGES	AJUSTER	INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER
SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS				INSPECTER / AJUSTER
SYSTÈME - PIGNONS / CHAINES	AJUSTER	AJUSTER / LUBRIFIER	AJUSTER / INSPECTER / LUBRIFIER	AJUSTER / REMPLACER
SYSTÈME - FREIN	INSPECTER		INSPECTER	INSPECTER
SYSTÈME - ROULEMENTS TENDEUR				INSPECTER / LUBRIFIER
SYSTÈME - ROULEMENTS ARBRE ENTRAÎNEMENT		INSPECTER / LUBRIFIER		INSPECT. / LUBRIF. / REMPLACER
SYSTÈME - FISSURES				INSPECTER
CHENILLE - TENSION	AJUSTER	INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER
CHENILLE - USURE				INSPECTER
ROUES - USURE				INSPECTER
ROUES - ROULEMENTS			INSPECTER	INSPECTER
ROUES - ARBRES				LUBRIFIER
SUSPENSION - USURE DES GUIDES			INSPECTER	INSPECTER
SUSPENSION - LUBRIFICATION			INSPECTER	INSPECTER / LUBRIFIER
SUSPENSION - BARBOTIN				INSPECTER
SKI - LISSES EN CARBURE			INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER
SKI - LISSES LATÉRALES		INSPECTER	INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER
SKI - AMORTISSEUR CAOUTCHOUC			INSPECTER	INSPECTER

MAINTENANCE - TÂCHES

- **Inspecter** : La ou les composantes visées doivent être examinées avec attention. Si une anomalie est détectée, le défaut doit être réparé ou la ou les composantes doivent être changées.
- **Nettoyer** : La ou les composantes visées doivent être nettoyées de toute saleté, poussière ou contaminant pouvant nuire au bon fonctionnement du système.
- **Ajuster** : La ou les composantes visées doivent être ajustées ou rajustées selon les recommandations d'ajustement du fabricant, référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Lubrifier** : La ou les composantes visées doivent être lubrifiées selon les recommandations du fabricant. Voir la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Remplacer** : La ou les composantes visées doivent obligatoirement être remplacées pour éviter des bris majeur.

MAINTENANCE - SPÉCIFICATIONS

Systeme

- **Inspection visuelle** : Inspecter visuellement les composantes du système afin de détecter tout défaut ou anomalie pouvant nuire au bon fonctionnement.
- **Ajustement** : Effectuer ou vérifier les réglages de l'angle d'attaque de la suspension selon les recommandations du fabricant. Consulter la section *Réglages* à la page 6.
- **Couple des boulons** : Vérifier le couple des boulons critiques identifiés aux vues explosées du système. Consulter la section centrale du *Manuel de l'utilisateur*.

ATTENTION : Respecter le couple de serrage recommandé et utiliser une pâte de blocage de filet si vous notez que le couple du boulon ne respecte pas les recommandations du fabricant.

- **Chaînes - Ajustement** : Effectuer ou vérifier les réglages (Tension des chaînes d'entraînement) du système selon les recommandations du fabricant. Consulter la partie « Tension des chaînes d'entraînement » de la section *Réglages* à la page 7.

- **Pignons - usure** : Vérifier l'usure et l'état général des pignons du système d'entraînement. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 20. Remplacer les pignons si l'usure est trop importante.
- **Chaînes - usure** : Vérifier l'usure et l'état général des chaînes du système d'entraînement. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 18. Remplacer les chaînes si l'usure est trop importante.
- **Maillon de raccordement - Lubrification** : Démontez le maillon de raccordement de la chaîne d'entraînement primaire et graissez ses deux axes selon les recommandations de la charte de maintenance. Voir la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 17.
- **Chaînes - Lubrification** : Lubrifier les deux chaînes du système d'entraînement primaire et secondaire du système arrière selon les recommandations de la charte de maintenance. Voir la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 16.

ATTENTION : Il est recommandé de changer les pignons et la chaîne en même temps. Un assemblage de composantes usées et neuves peut accélérer l'usure des nouvelles composantes installées au système d'entraînement.

- **Frein - Usure plaquettes** : Vérifier l'usure des plaquettes de frein. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 19. Remplacer les plaquettes si l'usure est trop importante.
- **Frein - Niveau d'huile** : Alors que le véhicule est droit et à niveau, vérifiez si le niveau d'huile se situe au-dessus de la marque du niveau de la fenêtre du maître-cylindre. Ajuster le niveau au besoin.
- **Roulements du tendeur** : Vérifier que les roulements au tendeur de chaînes ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation, remplacer les roulements s'ils montrent une de ces déficiences.

ATTENTION : Si un roulement montre une déficiences, remplacer les 3 roulements de l'arbre du tendeur en même temps.

- **Tendeur - lubrification** : Vérifier le niveau d'huile du tendeur de chaînes selon les recommandations de la charte de maintenance. Consulter la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 16.
- **Roulements de l'arbre d'entraînement - inspection** : Vérifier que les roulements de l'arbre d'entraînement ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation, les roulements doivent obligatoirement être remplacés s'ils montrent une défectuosité.
- **Roulements de l'arbre d'entraînement - Lubrification** : Retirer les joints d'étanchéité extérieurs et graisser le mécanisme interne des roulements. Voir la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 17.
- **Fissures** : Inspecter visuellement le châssis du système afin de détecter toute présence de fissure ou défauts pouvant nuire au bon fonctionnement.

Chenille

- **Tension** : Effectuer ou vérifier les réglages de la tension de la chenille selon les recommandations du fabricant. Consulter la partie « Tension de la chenille » de la section *Réglages* à la page 11.
- **Usure** : Vérifier l'usure et l'état général de la chenille. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 18.

ATTENTION : Une chenille endommagée peut entraîner l'usure prématurée aux composantes de la suspension.

Roues

- **Usure** : Vérifier l'état général des roues, si elles montrent des dommages sur le diamètre ou une déformation. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 17. Remplacer la ou les roues si elles montrent une défectuosité.
- **Roulements** : Vérifier si les roulements des roues présentent de la restriction, du bruit ou du jeu anormal en rotation. Remplacer les roulements s'ils montrent une de ces défectuosités.
- **Arbres** : Les roues doivent être démontées et les arbres de roue doivent être nettoyés et graissés.

Suspension

- **Usure du guide** : Vérifier l'usure du guide de la suspension. Voir la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 18. Remplacer le guide si l'usure est trop importante.
- **Lubrification des bras de suspension** : Suivant la charte de maintenance, les arbres de pivot supérieurs des bras de suspension doivent être nettoyés et lubrifiés. Voir la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 16.
- **Lubrification du point de fixation supérieur de l'amortisseur** : Suivant la charte de maintenance, la douille de fixation de la partie supérieure de l'amortisseur doit être nettoyée et lubrifiée. Voir la partie « Lubrification » de la section *Maintenance* à la page 16.
- **Barbotins d'entraînement de la chenille** : Vérifier l'usure des barbotins d'entraînement de la chenille. Voir la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 20. Remplacer les barbotins si l'usure est trop importante.

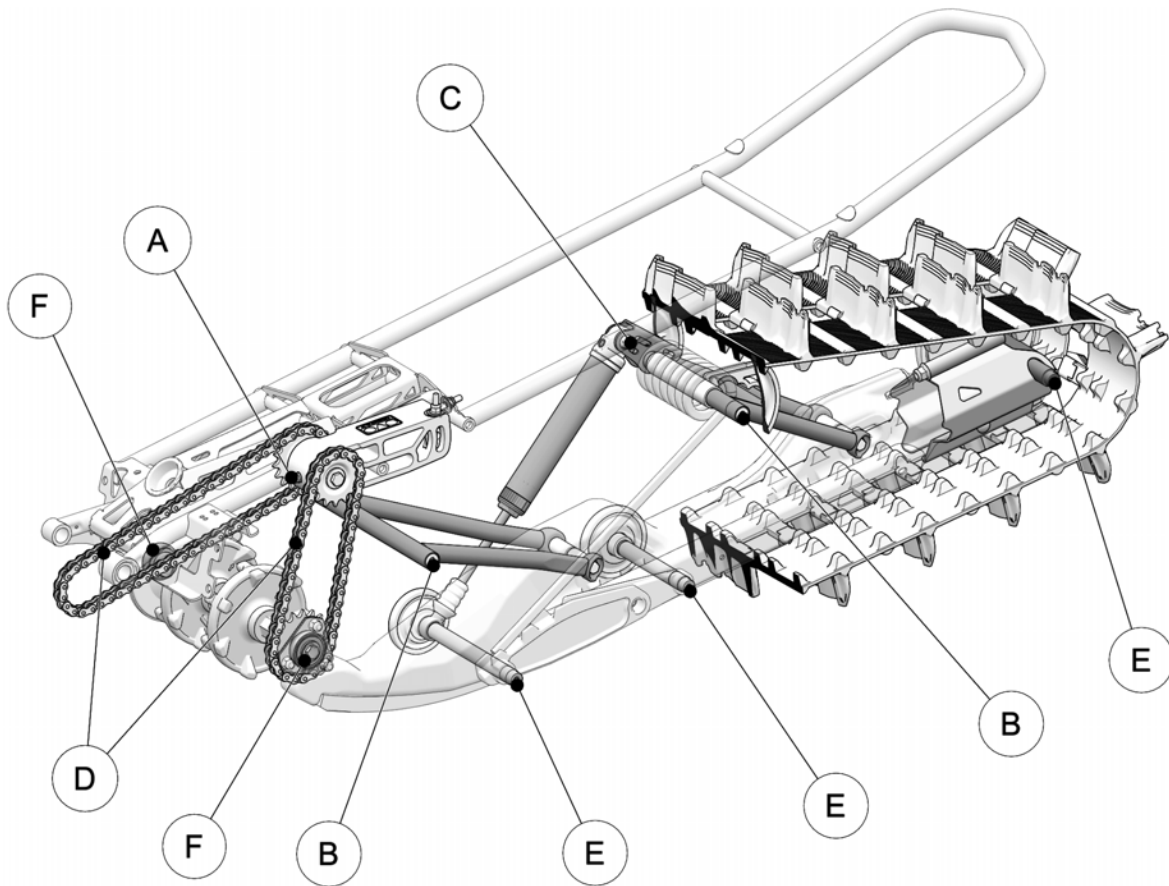
Ski

- **Lisses au carbure** : Vérifier l'état général des lisses en carbure, si elles montrent des dommages ou des déformations. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 20. Remplacer les lisses en carbure si elles montrent une défectuosité.
- **Lisses latérales** : Vérifier l'état général des lisses latérales du ski, si elles montrent des dommages ou des déformations. Consulter la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 20. Remplacer les lisses latérales si elles montrent une défectuosité.
- **Amortisseur de caoutchouc** : Vérifier l'état de l'amortisseur de caoutchouc à la base du ski. Remplacer la pièce si elle montre des déformations, fissures ou une usure trop importante. Voir la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 19.

Antirotation

- **Amortisseurs de caoutchouc** : Vérifier l'état des amortisseurs de caoutchouc à la base du bras antirotation. Remplacer les pièces si elles montrent des déformations, fissures ou une usure trop importante. Voir la partie « Usure » de la section *Maintenance* à la page 19.

LUBRIFICATION



- (A) TENDEUR DE CHAÎNE
- (B) BRAS DE SUSPENSION
- (C) AMORTISSEUR
- (D) CHAÎNES
- (E) ARBRES DE ROUE
- (F) ROULEMENTS DE L'ARBRE D'ENTRAÎNEMENT

LUBRIFICATION

Le tableau d'entretien de la page 12 inclut une maintenance de lubrification à effectuer sur le système. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.

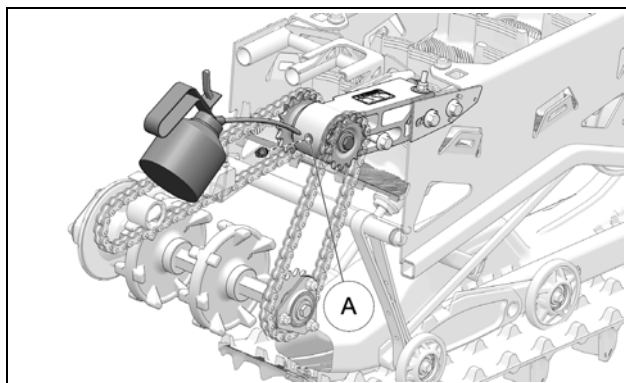
NOTE : Utiliser une graisse conçue pour les conditions extrêmement difficiles et humides.

NOTE : Retirer le couvre-tunnel pour accéder aux points de lubrification.

RÉFÉRENCE « A »

LUBRIFICATION DU TENDEUR DE CHÂÎNES

Verser 6-8 cc d'huile par l'orifice (A) de lubrification, à l'avant du tendeur de chaînes.



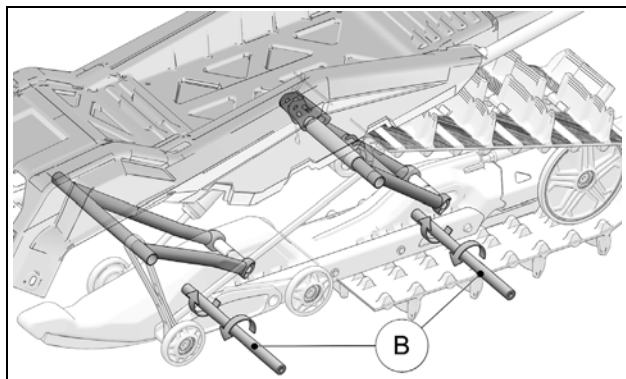
NOTE : Utiliser une huile conçue pour les applications haute pression (SAE 80W-90).

ATTENTION : Ne pas dépasser la quantité d'huile recommandée.

RÉFÉRENCE « B »

LUBRIFICATION DES BRAS DE SUSPENSION

Appliquer 3-4 cc de graisse sur la circonférence et la longueur des arbres (B) des bras de suspension.

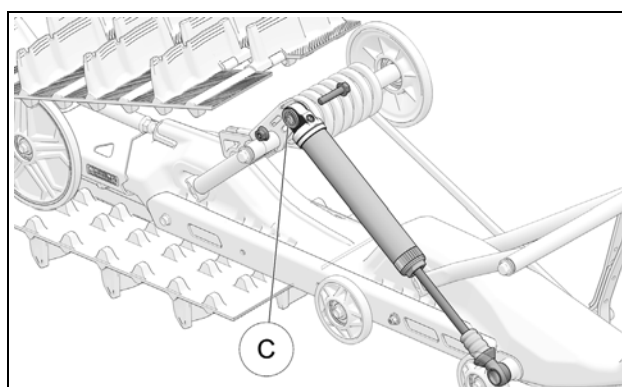


NOTE : La tension du ressort à torsion doit être relâchée avant de démonter les boulons de fixation de la suspension et lubrifier les arbres des bras de suspension.

RÉFÉRENCE « C »

LUBRIFICATION DU POINT DE FIXATION SUPÉRIEUR DE L'AMORTISSEUR.

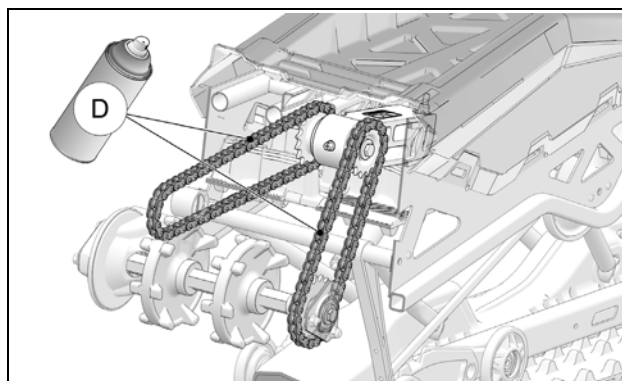
Retirer l'écrou et le boulon (C) qui fixent l'amortisseur au bras de suspension et appliquer de la graisse au diamètre extérieur de la douille d'amortisseur.



RÉFÉRENCE « D »

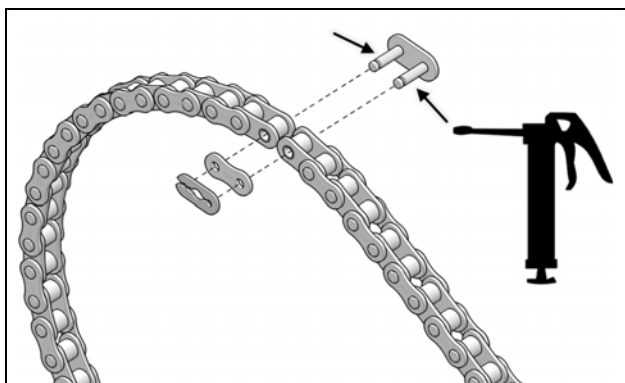
LUBRIFICATION DES CHÂÎNES

Vaporiser de la graisse en aérosol sur les chaînes (D) d'entraînement primaire et secondaire du système.



CHAÎNE PRIMAIRE - MAILLON DE RACCORDEMENT

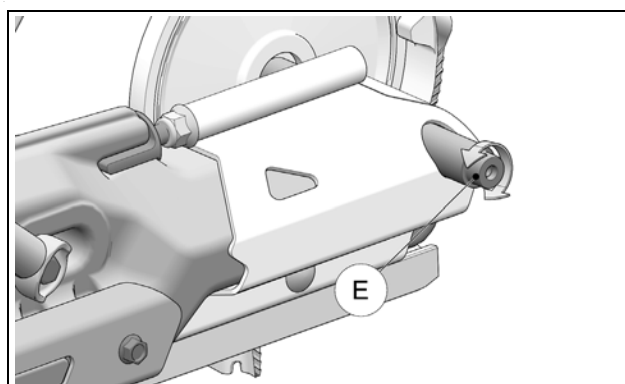
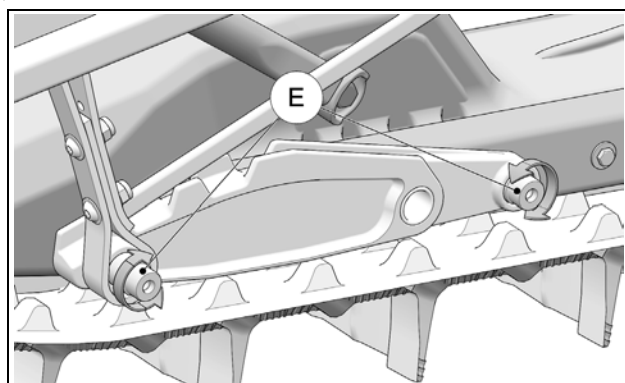
Démonter le maillon de raccordement de la chaîne primaire et appliquer une petite quantité de graisse aux axes du maillon.



RÉFÉRENCE « E »

LUBRIFICATION DES ARBRES DE ROUE

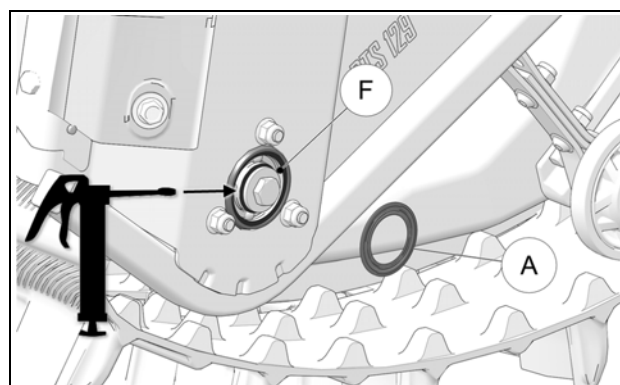
Appliquer 1-2 cc de graisse sur toute la longueur des arbres de roue (E) et sur la circonférence (360°).



RÉFÉRENCE « F »

LUBRIFICATION DES ROULEMENTS DE L'ARBRE D'ENTRAÎNEMENT

Retirer délicatement les joints d'étanchéité extérieurs (A) des roulements et remplir le mécanisme (F) de graisse. Réinstaller ensuite les joints d'étanchéité.



ATTENTION : Faire attention de ne pas endommager les joints d'étanchéité (A) lors du retrait ou de la réinstallation.

USURE

Roues

Vérifier l'état général des roues de la suspension. Si elles montrent une usure importante ou si des fragments sont manquants, remplacer la roue. Vérifier que les roulements des roues ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation. Remplacer la roue ou le roulement s'ils montrent une de ces déficiences. Figure 27.

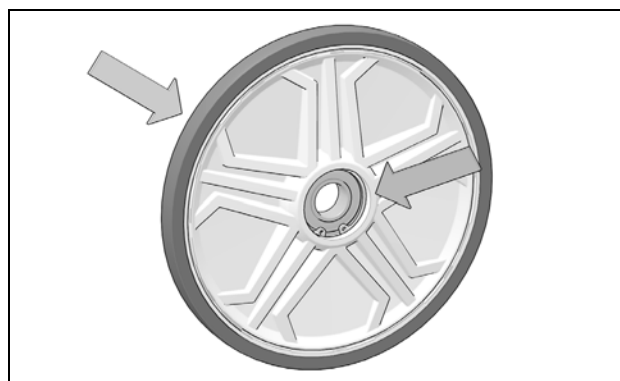


Figure 27

Chaînes

Si l'ajustement de la chaîne est à son maximum (A) et qu'il n'est plus possible d'obtenir la déflection requise de 1/8 à 1/4 po. (3-6 mm) au centre (B) des deux pignons, la chaîne doit être remplacée. Voir la Figure 28.

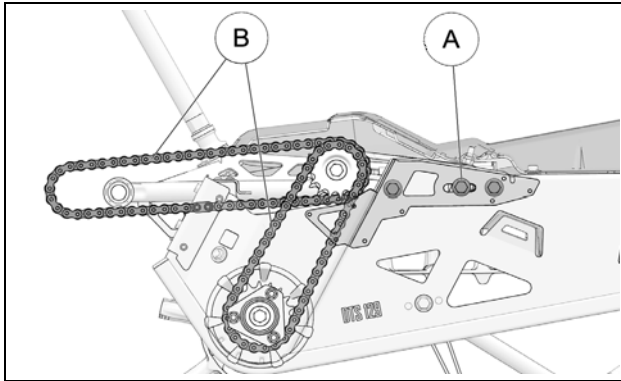


Figure 28

ATTENTION : Il est recommandé de changer les pignons et la chaîne en même temps. Un assemblage de composantes usées et neuves peut accélérer l'usure des nouvelles composantes installées au système d'entraînement.

Vérifier l'état des axes du maillon de raccordement de la chaîne d'entraînement primaire. Si vous constatez une usure anormale, remplacer le maillon. Voir la Figure 29.

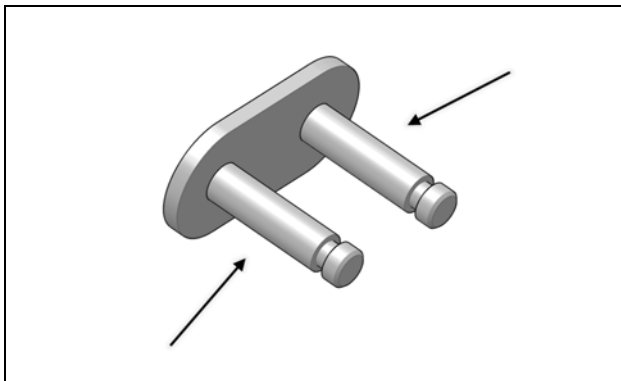


Figure 29

Chenille

Vérifier l'usure de la chenille en examinant la bande de roulement intérieure (A) et extérieure (B), les dents de traction (C) et les profils (D). S'assurer de ne pas voir la structure interne de la chenille, de coupures ou d'usure. S'assurer aussi que les brides d'acier (E) ne montrent pas d'usure anormale. Voir la Figure 30.

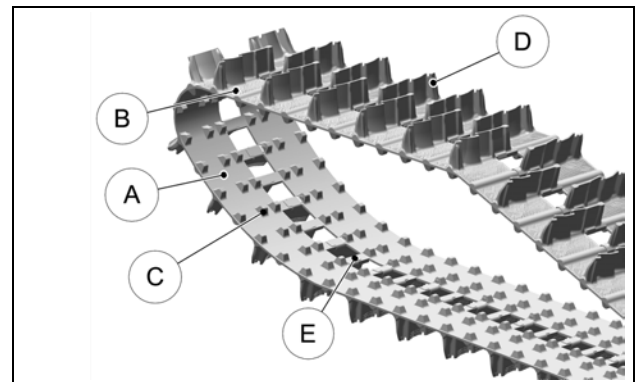


Figure 30

Guide chenille

Vérifier l'usure du guide de chenille. Si le guide montre une épaisseur à la base du guide inférieure à 17 mm (épaisseur d'origine - 23 mm), à n'importe quel endroit sur sa longueur, remplacer la pièce. Voir la Figure 31.

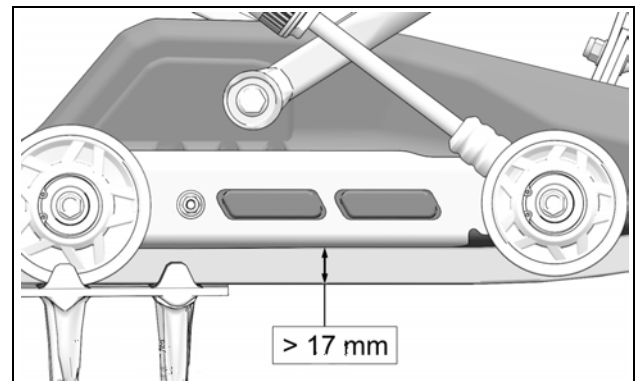


Figure 31

Amortisseurs de caoutchouc (antirotation)

Vérifier l'état des amortisseurs de caoutchouc (A) au bras de couplage. S'ils montrent des déformations, des fissures ou une usure importante, ils doivent être remplacés. Figure 32.

ATTENTION : Un mauvais ajustement du système peut déformer et endommager les amortisseurs de caoutchouc. Revoir les ajustements au besoin.

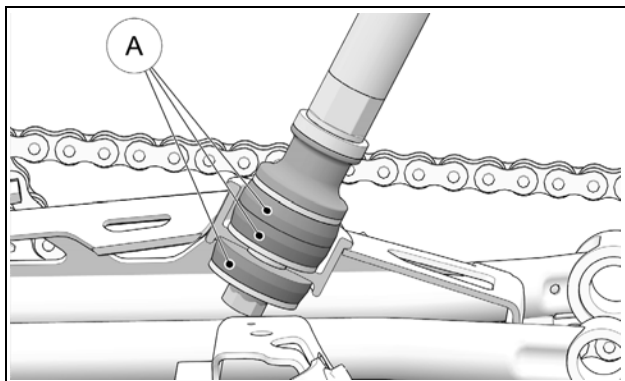


Figure 32

Amortisseur de caoutchouc (ski)

Vérifier l'amortisseur de caoutchouc du ski du système. S'il est déformé, fissuré ou usé de façon importante, il doit être remplacé. Un amortisseur déformé n'offre plus le même support au ski et influence la conduite du véhicule. Figure 33.

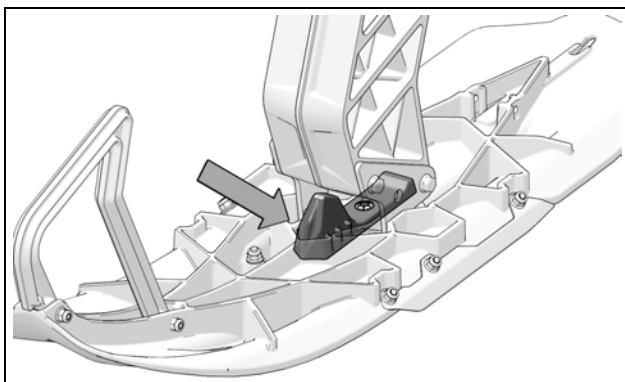


Figure 33

ATTENTION : L'amortisseur doit être correctement positionné dans son logement. Un mauvais positionnement peut entraîner une accumulation de glace en-dessous et rendre la conduite difficile.

Plaquettes de frein

Vérifier l'usure des plaquettes de frein (A). Si l'usure des plaquettes est inférieure à 1.6 mm (1/16 po.), remplacer la pièce. Figure 34.

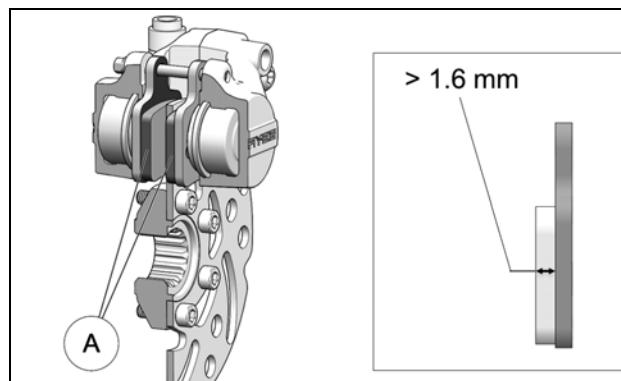


Figure 34

Joint de rotule

Vérifier l'usure au bras de couplage au niveau du joint à rotule pour s'assurer qu'il n'est pas bloqué ou qu'il n'y a pas de jeu excessif. Figure 35.

ATTENTION : Un joint de rotule endommagé pourrait nuire à l'ajustement du système et entraîner des dommages s'il n'est pas remplacé.

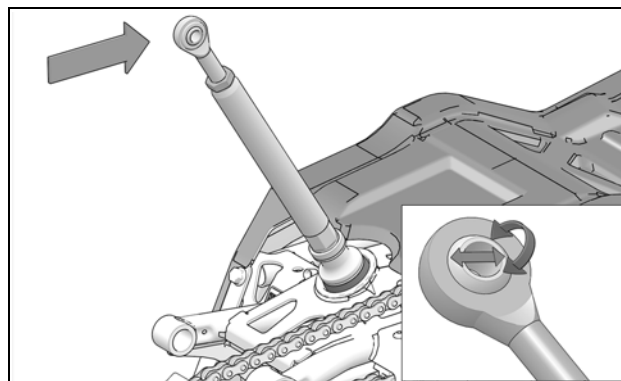


Figure 35

Protecteur et guides de nylon - chaîne

Remplacer le protecteur et les guides de nylon lorsqu'ils sont usés et que la chaîne passe trop près du châssis du système. Figure 36.

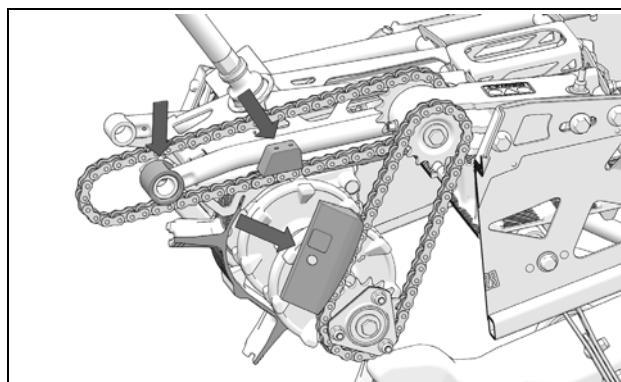


Figure 36

Pignons

Vérifier l'usure des pignons (A) des chaînes d'entraînement. Si la chaîne est ajustée à la tension requise (déflexion 3-6 mm [1/8-1/4 po.]) et que la chaîne échappe des dents de traction, les pignons doivent être remplacés. Figure 37.

ATTENTION : Il est recommandé de changer les pignons et la chaîne en même temps. Un assemblage de composants usés et neufs peut accélérer l'usure des nouvelles composantes installées au système d'entraînement.

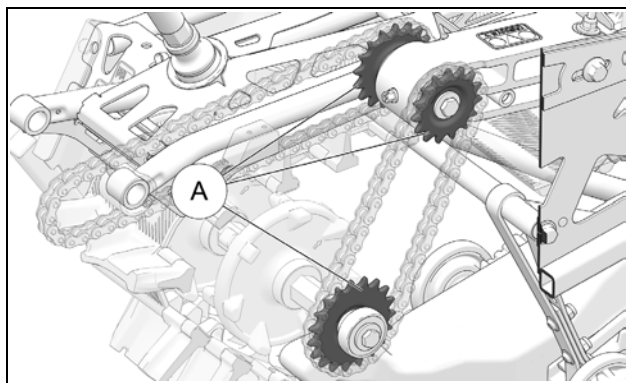


Figure 37

Courroie d'arrêt de la suspension

Vérifier si la courroie d'arrêt de la suspension (A) ne montre pas d'usure ou de dégradation anormale sur toute sa longueur. Vérifier que les boulons (B) sont fixés solidement et que les trous (C) dans la courroie ne se déforment pas. Remplacer la pièce si elle montre des défauts. Figure 38.

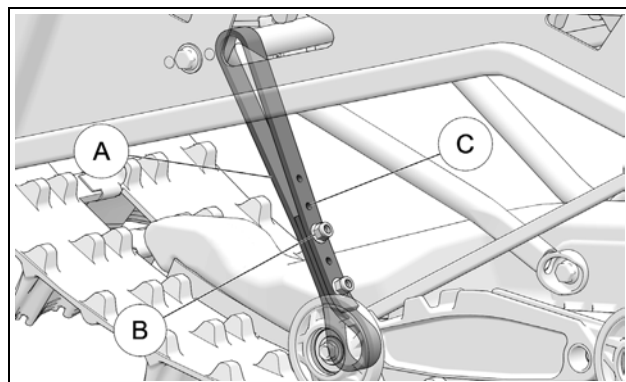


Figure 38

Lisses latérales

Vérifier les lisses latérales (A) au ski. Si elles montrent des plats de plus de 1 mm sur la longueur, elles doivent être réaffûtées. Si la mesure entre le bord du ski et le bord de la lisse est inférieure à 10 mm (13-14 mm à l'origine), la pièce doit être remplacée. Figure 39.

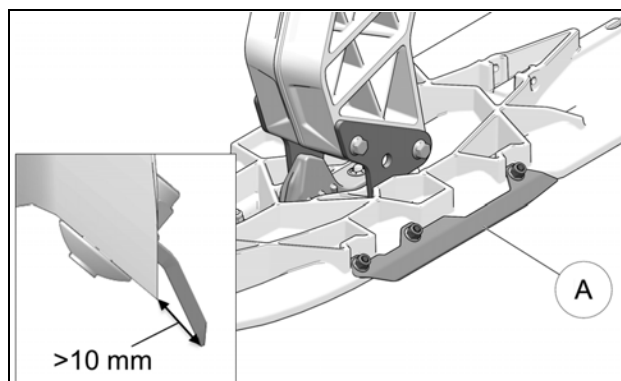


Figure 39

Lisses au carbure

Si le ski manque de support en virage sur glace, vérifier l'état des lisses au carbure (A). Si les carbures (B) montrent de l'usure anormale, des fissures ou des fragments manquant, remplacer la pièce. Si les carbures montrent des plats d'usure de plus de 2 mm de largeur, les remplacer, ils n'offrent plus le support nécessaire. Voir la Figure 40.

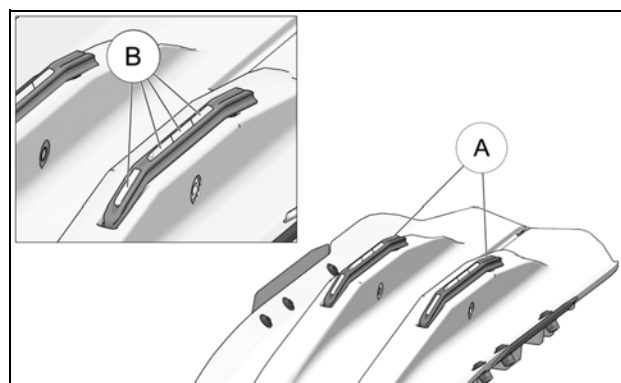


Figure 40

Barbotins

Vérifier l'usure des barbotins d'entraînement de la chenille. Si la chenille est ajustée à la tension requise (déflexion de 19 mm pour une force appliquée de 6.8 kg) et que les barbotins échappent des dents de traction de la chenille, les barbotins doivent être remplacés.

GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

Camso garantit que le système **Camso® DTS 129** (système) neuf, non utilisé et installé par un concessionnaire ou un distributeur autorisé est exempt de tout défaut de fabrication et de main-d'oeuvre pendant la période et aux conditions décrites ci-dessous. En utilisant un nouveau système **Camso® DTS 129**, l'utilisateur reconnaît que ces modalités sont applicables et exclusives, qu'elles lui ont été signifiées et qu'il les a acceptées au moment de l'achat.

Le système de conversion pour moto hors route **Camso® DTS 129** est couvert par une garantie du fabricant (ci-après appelée «garantie»). La garantie couvre les défauts de fabrication et de main-d'oeuvre. L'installation et l'entretien du système sont toujours à la charge de son propriétaire.

PÉRIODE DE COUVERTURE

La garantie demeure valide pour une période de vingt-quatre (24) mois consécutifs à compter de la date d'achat du système. Cette garantie ne s'applique pas aux opérations d'entretien normales.

La garantie s'applique exclusivement aux pièces et aux composants du système de conversion. Tout défaut de peinture (cadres et composantes) est exclu.

La garantie ne s'applique pas si l'installation du système a été effectuée par une personne autre qu'un concessionnaire Camso ou un distributeur autorisé.

La garantie ne couvre pas tout dommage ou bris à la moto, ainsi que les défauts connexes à la moto, que ceux-ci aient été causés ou qu'on insinue qu'ils ont été causés par le système.

Le fabricant n'est pas responsable des dommages, des blessures ou des pertes causés lors ou à la suite de l'installation du système sur une moto.

Pour que la garantie soit valide, le propriétaire du système doit absolument se conformer aux indications et avertissements du fabricant. De plus, toute réclamation doit être accompagnée d'une preuve d'achat (reçu original ou contrat de vente), alors que les travaux ou les réparations doivent être confiés à un concessionnaire autorisé Camso. Toute réclamation n'ayant pas déjà été approuvée et autorisée par Camso sera rejetée.

Les situations et les points suivants ne sont, en aucun cas, couverts par la garantie :

1) Tous les dommages indirects, incluant, entre autres, les coûts indirects, comme le remorquage, le remisage, les appels téléphoniques, les frais de location et de transport, les inconvénients, la couverture d'assurance, le remboursement des pertes, les pertes de temps et de revenus, etc.

2) Les dommages résultant d'une mauvaise installation.

3) Les dommages résultant d'une usure normale des pièces ou de la détérioration progressive attribuable au kilométrage parcouru avec une moto sur laquelle le système est installé.

4) Les dommages résultant du non-respect des instructions d'utilisation et d'entretien figurant dans le manuel de l'utilisateur et autres documents techniques.

5) Les dommages résultant d'un usage abusif, d'une utilisation anormale, de la négligence ou encore, d'une utilisation non conforme aux recommandations du manuel, telle une surcharge de poids, même passagère.

6) Les coûts de la main-d'oeuvre, des pièces et des lubrifiants rattachés à tout service d'entretien.

7) Les dommages résultant de réparations, d'entretiens ou de révisions mal effectués, de toute modification apportée au système autre que celles spécifiées par le fabricant ou lors de remplacement de pièces d'origine par des pièces n'ayant pas été fabriquées ou approuvées par Camso.

8) Les dommages résultant d'un accident, d'un incendie, d'un vol, de vandalisme, d'une guerre ou de tout autre événement fortuit.

9) Les dommages résultant de l'inexpérience, d'erreurs de conduite, d'un accident ou d'un incident, et ce, quelles qu'en soient les causes ou les conséquences.

10) Toute utilisation du système sur une moto servant à des fins de la location commerciale, y compris par un précédent propriétaire, rendra cette garantie nulle et non avenue.

11) L'utilisation du système lors de compétitions ou de toute activité de ce genre, à n'importe quel moment, y compris par un précédent propriétaire ou dans des conditions non conformes à celles prescrites par le fabricant, rendra cette garantie nulle et non avenue.

Toute composante ou pièce réparée ou remplacée n'est couverte que dans les limites de la garantie originale. Si on a remplacé une pièce garantie après quinze (15) mois, la nouvelle pièce de rechange ne sera garantie que pour neuf (9) mois additionnels, ce qui totalise vingt-quatre (24) mois. Toute réclamation pour une chenille sera établie en fonction de sa valeur résiduelle soit, 100 % pendant les 12 premiers mois, 75 % entre 12 et 18 mois et 50 % entre 18 et 24 mois. La valeur résiduelle devra être appliquée sous forme de rabais à l'achat d'une chenille de remplacement à prix régulier. En aucun cas la garantie ne devra se prolonger au-delà de vingt-quatre (24) mois à compter de la date d'achat originale du système.

Dans tous les cas, la garantie se limite au maximum du prix d'achat original ou à la juste valeur marchande du système. Il reviendra à Camso de déterminer la juste valeur marchande d'un système usagé. La garantie s'applique dans les limites et selon les conditions du contrat original.

Dans le cas où on considère que le système est inutilisable en raison d'un accident ou d'une réparation inadéquate, la garantie deviendra nulle et sans effet, alors que le propriétaire du système n'aura plus aucun recours.

Le fabricant, le détaillant et le réparateur du système ne peuvent être tenus responsables des retards possibles causés par la livraison en retard de pièces ou attribuables à une commande en souffrance.

*Il revient à l'utilisateur d'assumer les frais d'expédition et de livraison du système chez le concessionnaire et/ou le distributeur.

Camso se réserve le droit de modifier en tout temps la présente garantie. Les conditions de garantie applicables et en vigueur lors de la vente des produits seront toutefois respectées.

AMORTISSEUR ELKA (EN OPTION)

Camso garantit que l'amortisseur ELKA, offert en option, est exempt de tout défaut de fabrication et de main-d'oeuvre pendant une période de douze (12) mois. Après la période de couverture, les demandes de support, maintenance ou réparation doivent être adressées au centre de service ELKA approprié.

CANADA :

DÉPARTEMENT DE SERVICE TECHNIQUE –
USINE ELKA
1585-M De Coulomb, Boucherville, Québec,
Canada J4B 8J7
Tél.: 1-800-557-0552

ÉTATS-UNIS:

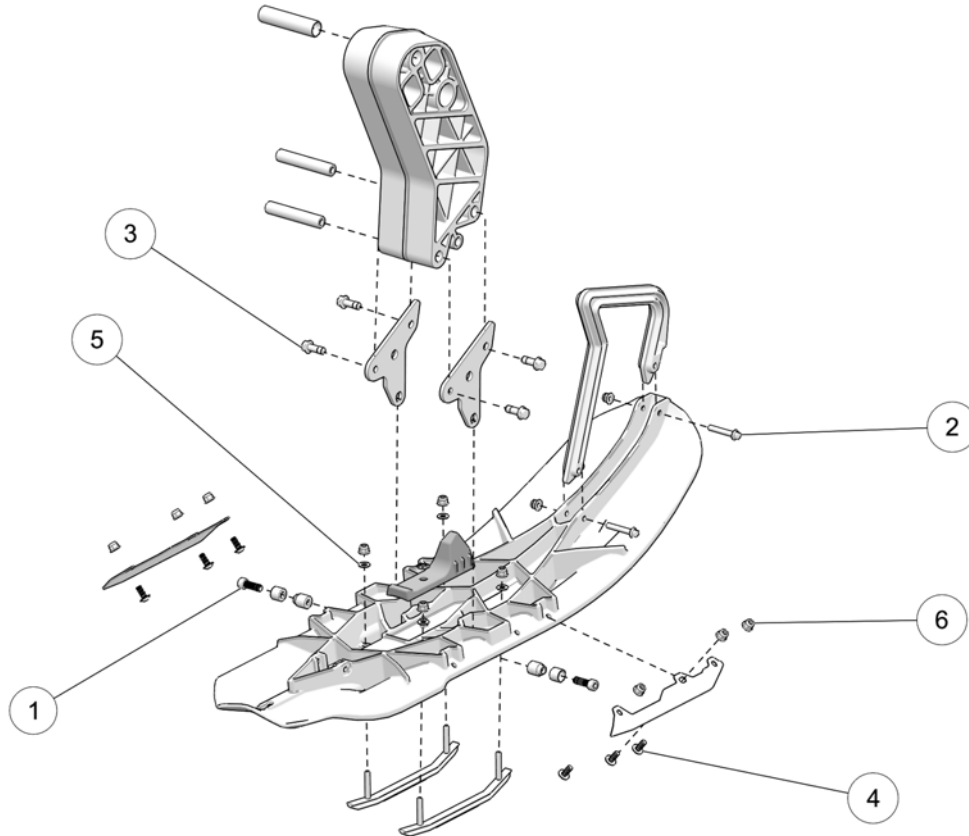
IMPACT SOLUTIONS LLC.
655 Hocking Rd., Little Hocking, OH 45742
Tél.: 740-989-2026
www.impactolutionsatv.com

DÉPANNAGE

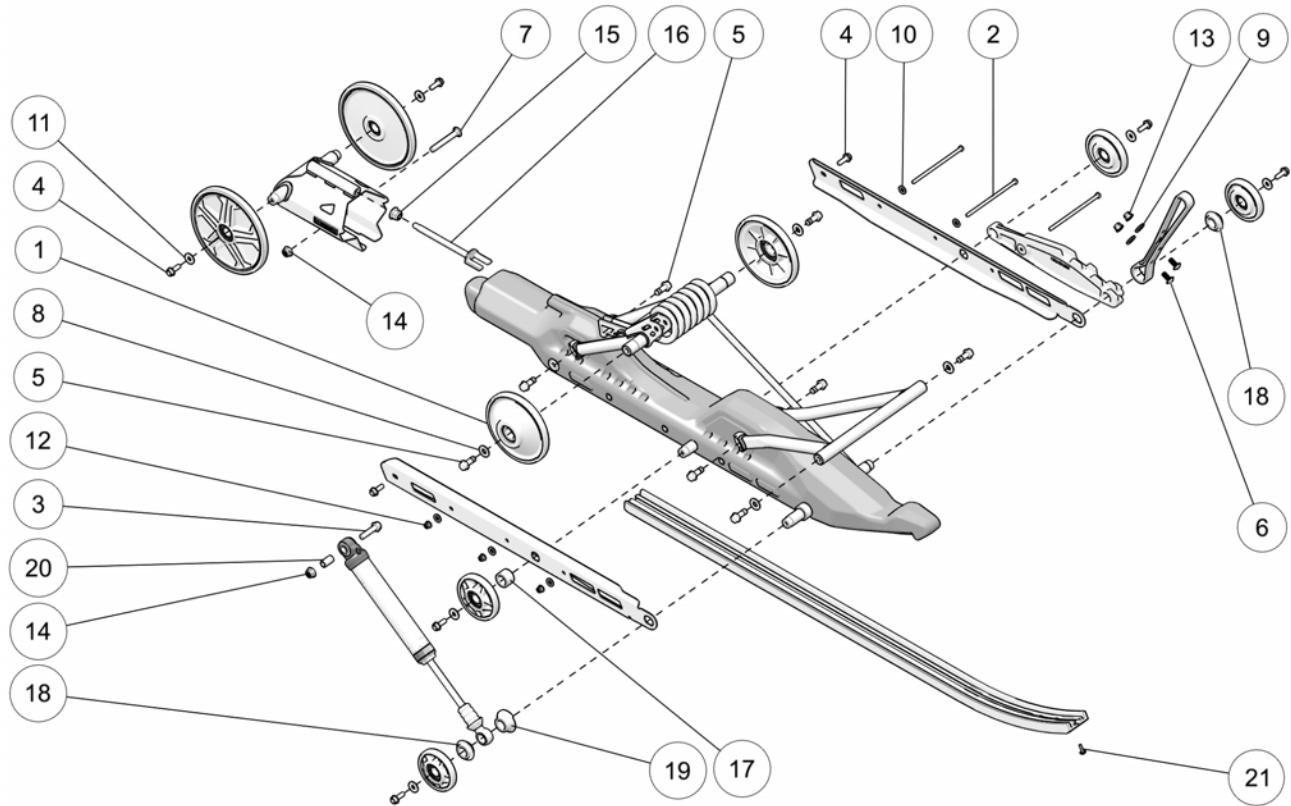
PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
Manque de ski / Ski instable	Ajustement de l'angle d'attaque incorrect	Refaire l'ajustement de l'angle d'attaque de la suspension
	Fixation du ski est glacée et figée	Casser la glace sous l'avant ou l'arrière du montant du ski (près de la base en caoutchouc), vérifier si le ski peut monter de 15-20° et descendre de 5-10°
	Précharge de la suspension trop élevée	Diminuer la précharge du ressort
	La courroie d'arrêt de la suspension s'est rompue	Remplacer la courroie
	La courroie d'arrêt de la suspension est ajustée en position longue	Raccourcir la longueur de la courroie d'arrêt de la suspension
	Amortisseur du ski affaibli, endommagé	Remplacer l'amortisseur de ski si le ski peut monter à plus de 20° et descendre de plus de 10° par rapport à l'horizontale
	Composé de caoutchouc trop mou	Remplacer amortisseur de ski
	Accumulation de glace	Casser la glace sous l'avant ou l'arrière du montant du ski (près de la base en caoutchouc), vérifier si le ski peut monter de 15-20° et descendre de 5-10°
	La courroie d'arrêt de la suspension est ajustée en position longue	Raccourcir la longueur de la courroie d'arrêt de la suspension
	Chenille trop lâche, engrenages usés, chenille usée	Ajuster tension chenille. Inspecter pièces, remplacer au besoin
Chenille saute	Tendeur de chaîne n'est pas ajusté correctement ou engrenages trop usés	Ajuster tension chaîne, inspecter pièces, remplacer au besoin
	Mauvais ajustement de chaîne ou manque de lubrification	Remplacer le jeu de pièces concerné. Ajuster et lubrifier selon la spécification du manuel (fréquence)
Chaîne ou engrenage de chaîne s'use trop vite	Mauvais alignement de l'arbre d'entraînement de la chenille	Revoir l'assemblage et réaligner de l'arbre d'entraînement de la chenille

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
Bruit de cliquetis provenant de l'arrière	Tunnel est mal installé	Vérifier si l'assise du tunnel est bonne; les côtés du tunnel doivent être insérés dans les volets de fixation des panneaux latéraux
	Roulement de la roulette de support du haut est trop usé	Remplacer le roulement ou la roulette au support du haut
Débattement de la suspension arrière est bloqué	Présence d'humidité produisant une accumulation de glace à l'intérieur de l'amortisseur	Amortisseur doit être remplacé ou démonté pour maintenance
Sous-virage sur plaque de glace	Patins latéraux trop usés	Ré-affuter ou remplacer
Difficile d'amorcer l'inclinaison de la moto	Glissière est trop usée	Remplacer glissière
	Levier de frein doit être actionné plusieurs fois pour freiner	Disque du dispositif de freinage est déformé ou mal fixé
Accumulation de glace excessive sur le disque		Vérifier l'accumulation de glace dans certaines conditions particulières
Présence d'air dans la conduite de frein		Purger le système
Difficile de purger le système de frein	Mauvais acheminement de la conduite de frein	Conduite de frein doit être acheminée selon un tracé le plus droit possible. Éviter les courbures de faible rayon
	Sifflement entendu au freinage	Vérifier l'installation ou remplacer les plaquettes
Moto difficile à démarrer (trop riche)	Sonde de température extérieure recouverte de neige (mode de démarrage à froid permanent)	Déplacer la sonde de température extérieure ou installer un préfiltre à la sonde

LISTE DE PIÈCES

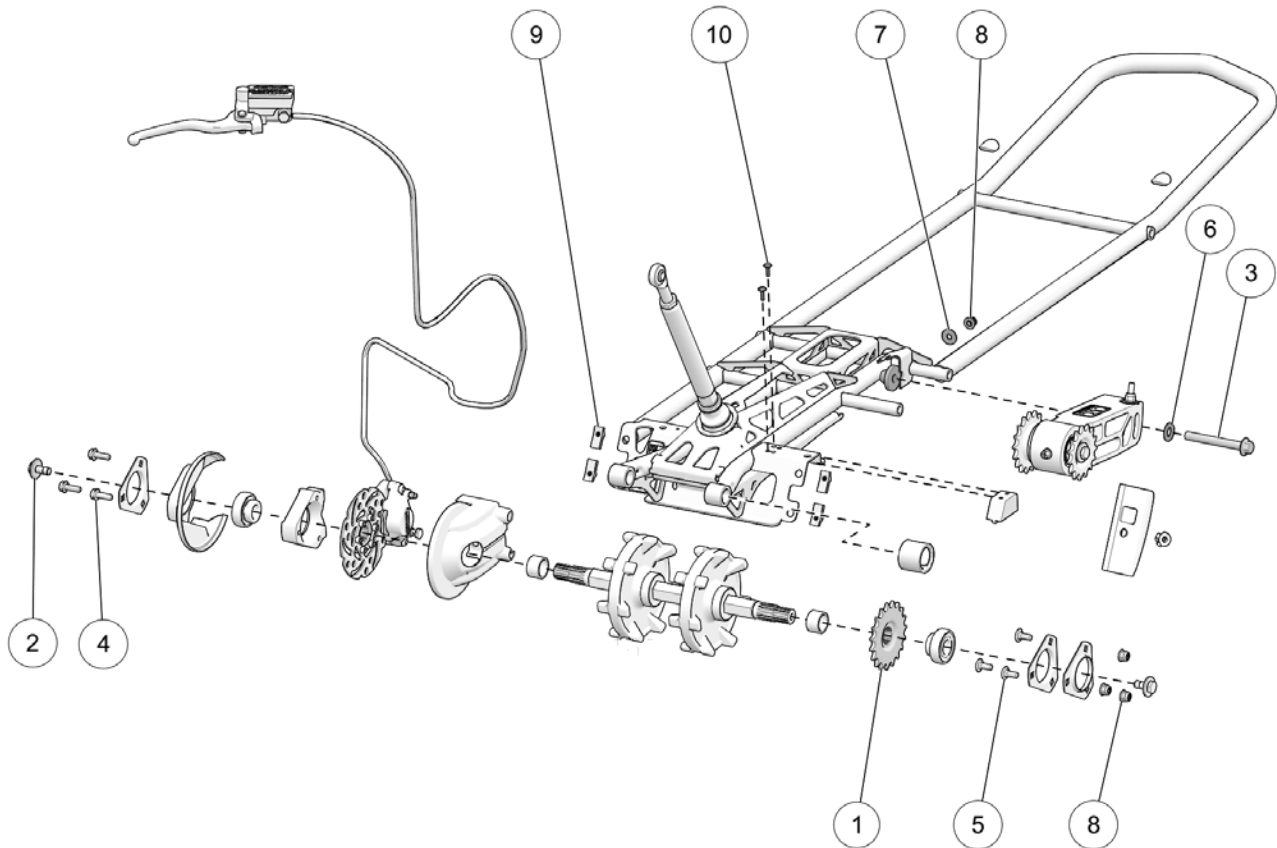


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: FRONT SKI ASSEMBLY			
1	1032-10-H030	HSCS, M10-1.5X30, 12.9, ZP, TL, DIN 912	2
2	1035-08-C050	HFCS, M8-1.25X50, 10.9, ZP, IFI536	2
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
4	1038-08-K020	HSFBS, M8-1.25X20, SS, 18-8	6
5	1060-00-0001	W, 11/16X11/32X0.060, 8, ZP, SAE	4
6	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	12

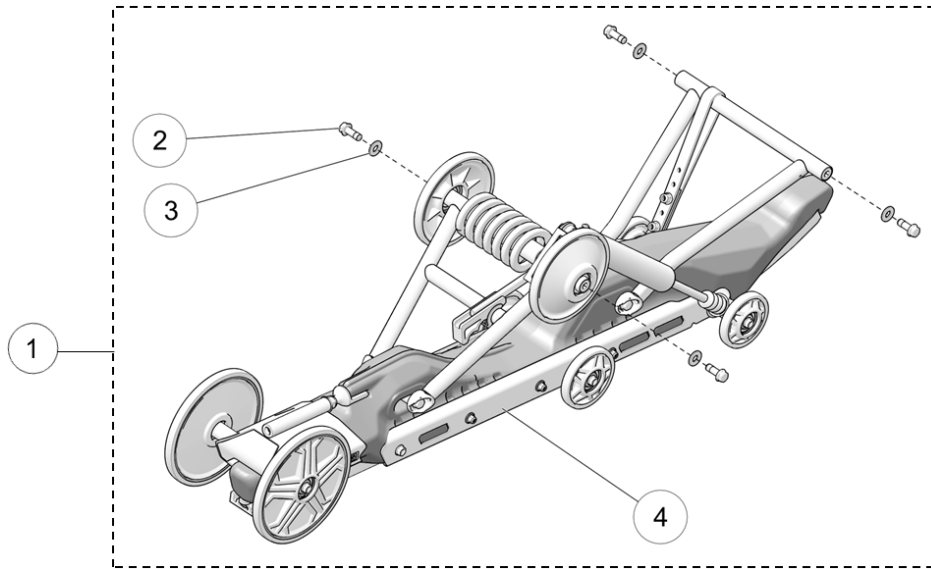


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: REAR SUSPENSION			
1	1016-00-9162	IDLER WHEEL 162MM / ROUE INTERMÉDIAIRE 162MM	2
2	1033-06-0150	HCS, M6-1.0X150, 8.8, ZP, ISO4014	3
3	1035-10-1045	HFCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, DIN6921	1
4	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	8
5	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	8
6	1038-08-K020	HSFBS, M8-1.25X20, SS, 18-8	2
7	1046-10-0080	CB, M10-1.5X80, 8.8, ZP, DIN603	1
8	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	4
9	1060-00-0516	W, 3/8X7/8X0.09, 8, ZP, USS	2
10	1060-06-0001	W, 6.4X20X1.5, ZP, DIN9021	6
11	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	6
12	1074-06-0001	FNN, M6-1, 8, ZP, DIN6926	3
13	1074-08-0001	FNN, M8-1.5, 8, ZP, DIN6926	2
14	1074-10-0001	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	2
15	1074-12-0001	FNN, M12-1.75, 8, ZP, DIN6926	1
16	1082-00-9032	TENSIONER ROD ASS'Y / TIGE TENSIONNEUR ASSEMBLÉ	1
17	1087-00-9023	WHEEL SPACER / ESPACEUR ROUE	1
18	1087-00-9040	SHOCK BUSHING / DOUILLE AMORTISSEUR	2
19	1087-00-9046	SHOCK BUSHING / DOUILLE AMORTISSEUR	1
20	1089-00-9026	SHOCK, SLEEVE / AMORTISSEUR, DOUILLE	1
21	1430-06-X016	RWHS, 6X16, TX, ZP	1

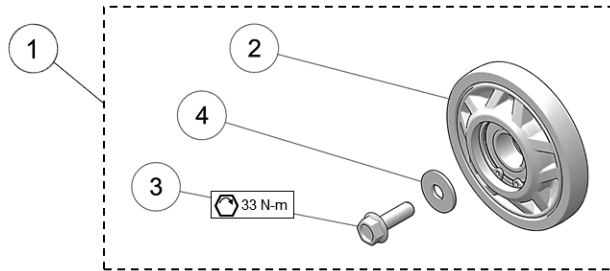
LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: FRAME ASSEMBLY			
1	1009-00-9019	SPROCKET, 520, 19 TEETH / BARBOTIN, 520, 19 DENTS	1
2	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	2
3	1035-12-1100	HFCS, M12-1.75X100, 10.9, ZP, DIN6921	1
4	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	3
5	1046-08-0020	CB, M8-1.25X20, 8.8, ZP	3
6	1060-00-0006	W, 1/2X1.06X.095, 8, ZP, SAE	1
7	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	1
8	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	4
9	1178-08-0001	CLN, M8-1.25, BP	4
10	1430-06-X016	RWHS, 6X16, TX, ZP	2

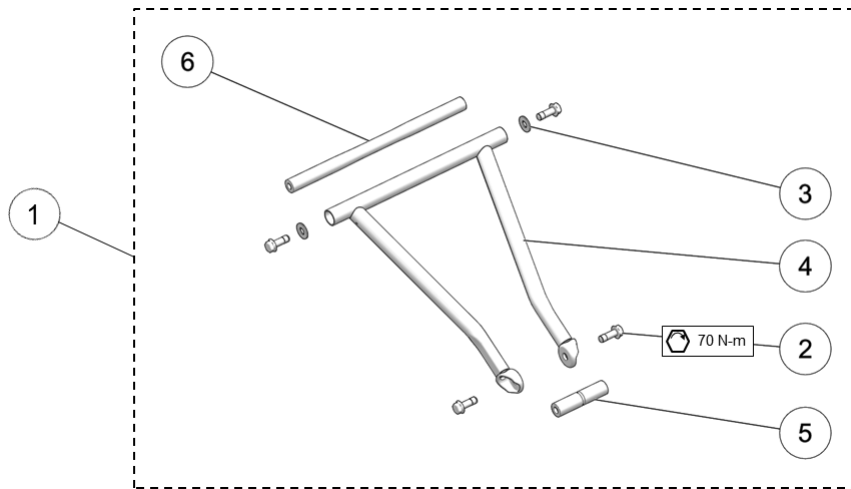


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: REAR SUSPENSION ASSEMBLY			
1	7087-00-9124	S-KIT, SUSPENSION ASSY/ SUSPENSION ASSEMBLÉE	1
2	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
3	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	4
4	--	REAR SUSPENSION, SUB ASSY / SOUS-ENS, SUSP. ARRIÈRE	1

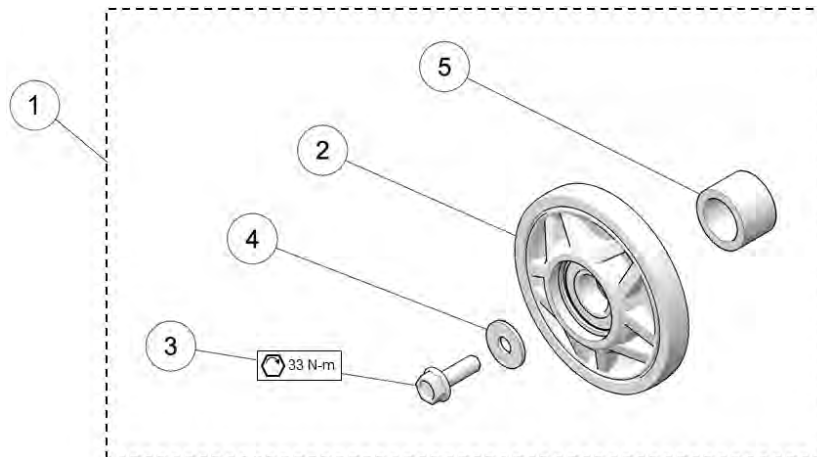


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: 94MM WHEEL ASSEMBLY			
1	7016-00-9094	S-KIT, WHEEL 94MM / ROUE 94MM	1
2	--	WHEEL 94MM / ROUE 94MM	1
3	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8 ,ZP, DIN6921	1
4	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	1

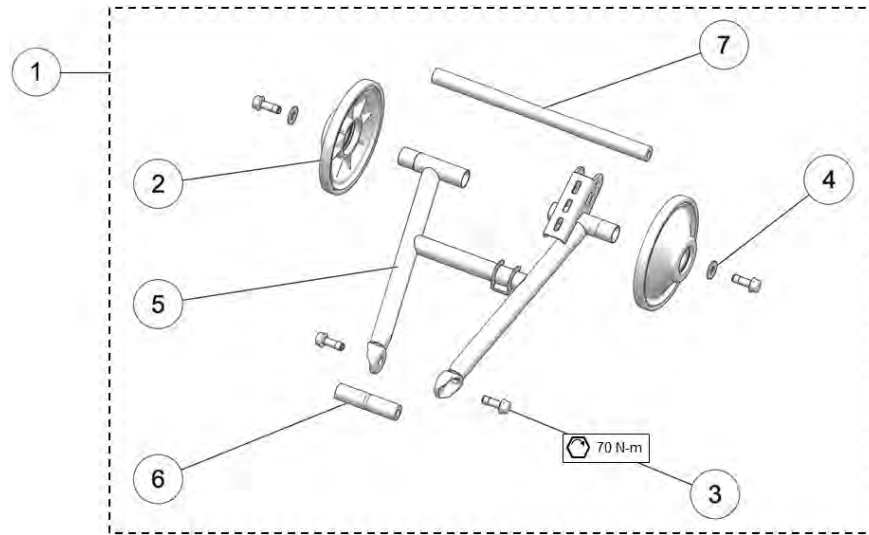
LISTE DE PIÈCES



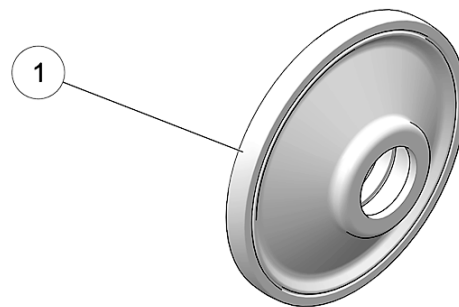
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: FRONT SUSPENSION ARM	
1	7087-00-9360	S-KIT, FRONT SUSPENSION ARM / BRAS SUSPENSION AVANT	1
2	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
3	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	2
4	--	FRONT SUSPENSION A-ARM / BRAS SUSPENSION AVANT	1
5	4000-00-9091	A-ARM SHAFT / ARBRE, BRAS SUSPENSION	1
6	4000-00-9327	SUSPENSION A-ARM, SHAFT / BRAS SUSPENSION, ARBRE	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: 104MM WHEEL ASSEMBLY	
1	7016-00-9104	S-KIT, WHEEL 104MM / ROUE 104MM	1
2	--	WHEEL 104MM / ROUE 104MM	1
3	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	1
5	1087-00-9023	WHEEL SPACER / ESPACEUR DE ROUE	1

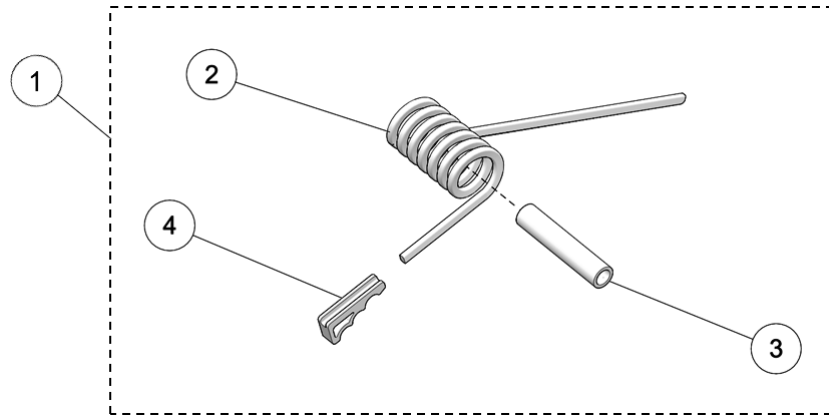


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: REAR SUSPENSION ARM			
1	7087-00-9295	S-KIT, REAR SUSPENSION ARM / BRAS SUSPENSION ARRIERE	1
2	1016-00-9162	IDLER WHEEL, 162MM / ROUE INTERMÉDIAIRE, 162MM	2
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
4	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	2
5	--	REAR SUSPENSION A-ARM / BRAS SUSPENSION ARRIÈRE	1
6	4000-00-9091	A-ARM SHAFT / ARBRE, BRAS SUSPENSION	1
7	4000-00-9327	SUSPENSION A-ARM, SHAFT / BRAS SUSPENSION, ARBRE	1

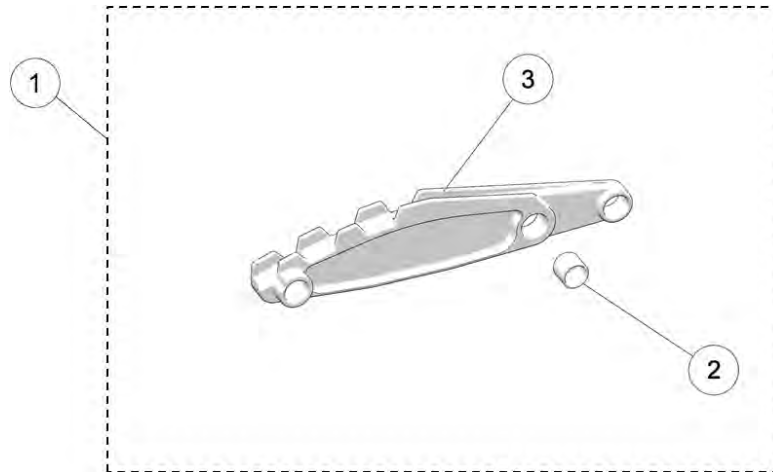


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: 162MM IDLER WHEEL			
1	1016-00-9162	IDLER WHEEL 162MM / ROUE INTERMÉDIAIRE 162MM	1

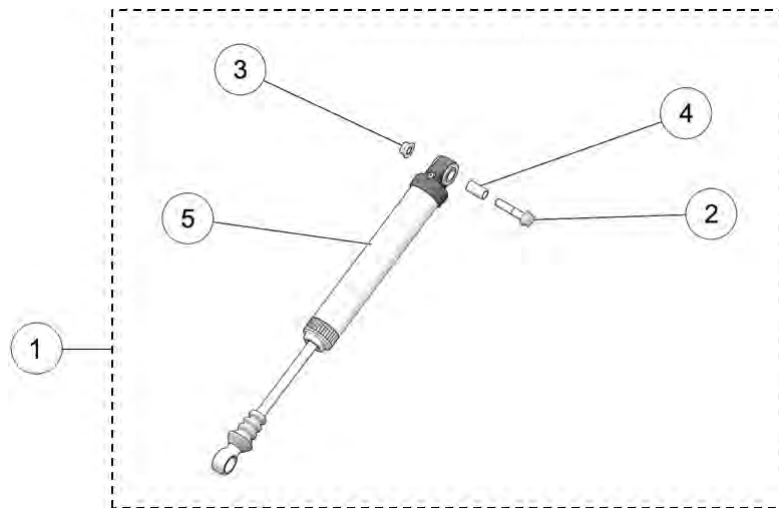
LISTE DE PIÈCES



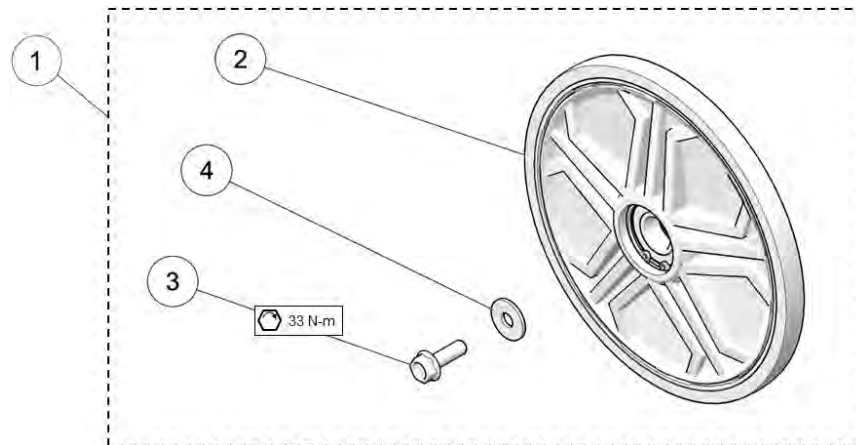
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: TORSION SPRING			
1	7080-00-9018	S-KIT, TORSION SPRING / RESSORT DE TORSION	1
2	--	TORSION SPRING - 100 DEG. / RESSORT DE TORSION - 100 DEG.	1
3	1087-00-9154	SLEEVE / MANCHON	1
4	1092-00-9033	SPRING CAM / CAME, RESSORT	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: RISING RATE CAM			
1	7092-00-9037	S-KIT, RISING RATE CAM / CAME PROGRESSIVE	1
2	--	CAM BUSHING / CAME, DOUILLE	1
3	--	SPRING CAM / CAME, RESSORT	1

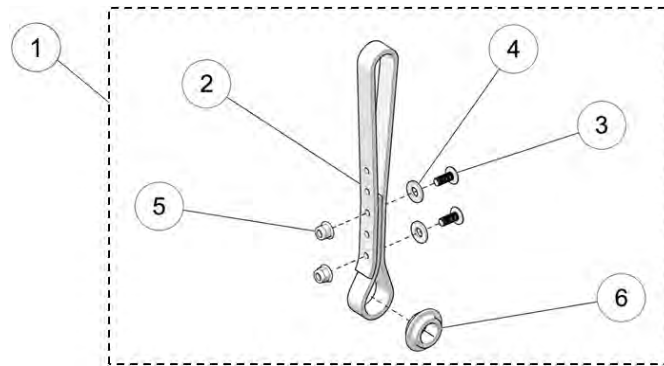


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: SHOCK ABSORBER	
1	7089-00-9601	S-KIT, SHOCK ABSORBER / AMORTISSEUR	1
2	1035-10-1045	HFCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, DIN6921	1
3	1074-10-0001	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
4	1089-00-9026	SHOCK, SLEEVE / AMORTISSEUR, DOUILLE	1
5	--	SHOCK ABSORBER / AMORTISSEUR SUSPENSION	1

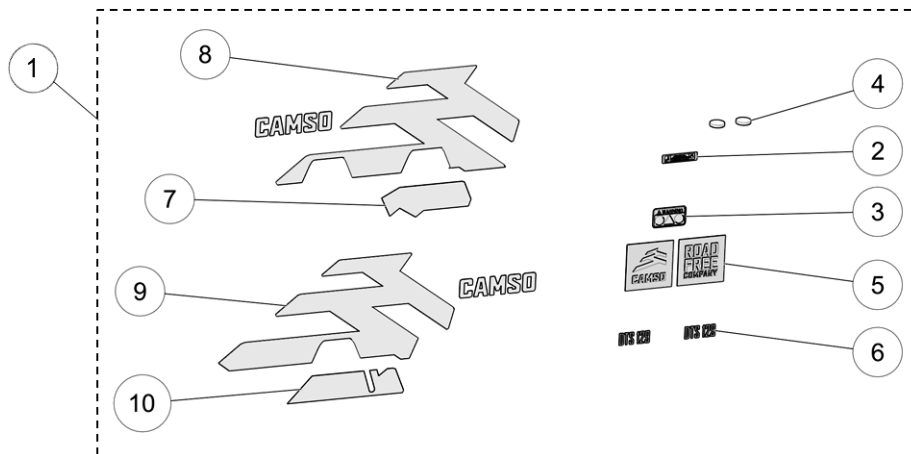


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: 200MM WHEEL ASSEMBLY	
1	7016-00-9200	S-KIT, WHEEL 200MM / ROUE 200MM	1
2	--	WHEEL 200MM / ROUE 200MM	1
3	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	1

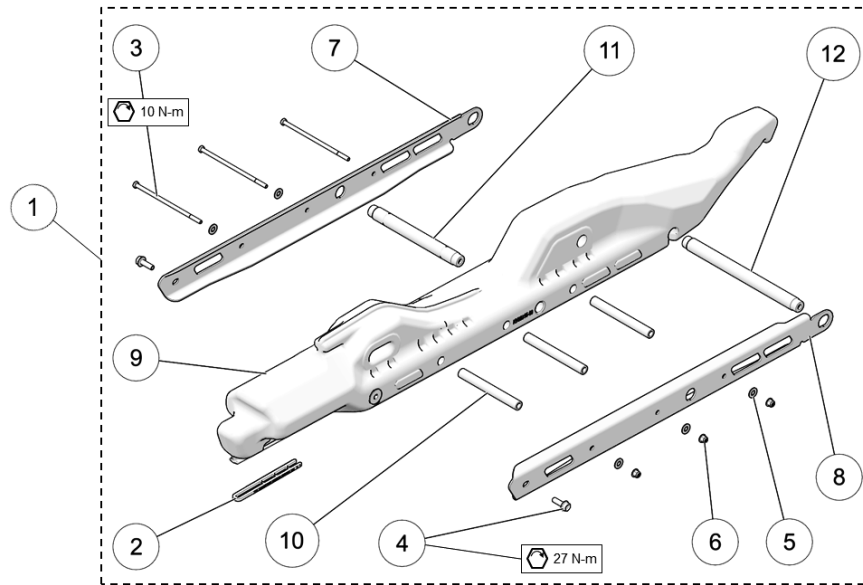
LISTE DE PIÈCES



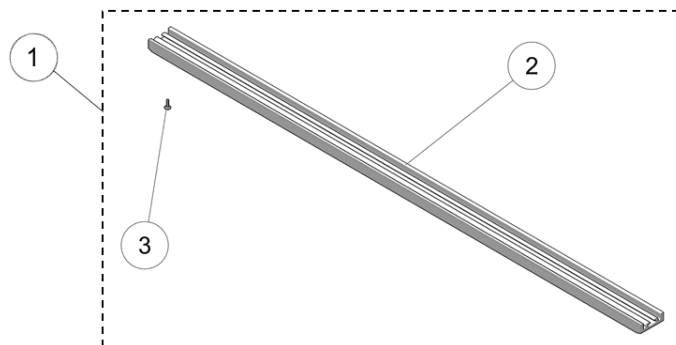
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SUSPENSION LIMITER STRAP			
1	7003-00-9003	S-KIT, SUSPENSION LIMITER STRAP / COURROIE D'ARRÊT, SUSP.	1
2	--	STRAP / COURROIE	1
3	1038-08-K020	HSFBS, M8-1.25X20, SS, 18-8	2
4	1060-00-0516	W, 3/8X7/8X0.09, 8, ZP, USS	2
5	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	2
6	1087-00-9040	SHOCK BUSHING / DOUILLE AMORTISSEUR	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: STICKER KIT			
1	7083-00-9101	S-KIT, STICKER DTS / COLLANT DTS	1
2	--	STICKER - LOOSEN PRIOR / DÉCALQUE DESSERRER AVANT	1
3	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
4	--	STICKER DAMPER - SKIN COVER / DÉCALQUE AMORTISSEUR	2
5	--	STICKER, CAMSO ROAD FREE / DÉCALQUE CAMSO ROAD FREE	1
6	--	STICKER, DTS 129 / COLLANT, DTS 129	1
7	--	STICKER, LOGO EXT. PANEL-LH / COLLANT, LOGO EXT PANNEAU GA	1
8	--	STICKER, CAMSO LOGO - LH / COLLANT, CAMSO LOGO - GA	1
9	--	STICKER, CAMSO LOGO - RH / COLLANT, CAMSO LOGO - DR	1
10	--	STICKER, LOGO EXT. PANEL-RH / COLLANT, LOGO EXT PANNEAU DR	1

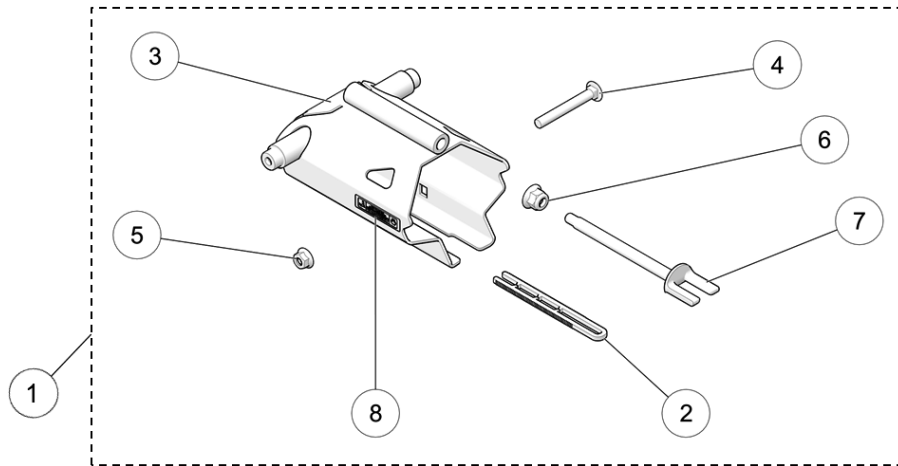


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SUSPENSION RAIL			
1	7087-00-9180	S-KIT, SUSPENSION RAIL ASSY / RAIL SUSPENSION ASS.	1
2	1014-00-9007	TENSIONER LOCK / VERROU DE TENDEUR	1
3	1033-06-0150	HCS, M6-1.0X150, 8.8, ZP, ISO4014	3
4	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	2
5	1060-06-0001	W, 6.4X20X1.5, ZP, DIN9021	5
6	1074-06-0001	FNN, M6-1, 8, ZP, DIN6926	3
7	--	SUSPENSION, RAIL STIFFENER - LH / RENFORT RAIL - GA	1
8	--	SUSPENSION, RAIL STIFFENER - RH / RENFORT RAIL - DR	1
9	--	SUSPENSION, RAIL & RIVET NUTS / RAIL & ÉCROUS À SERTIR	1
10	--	BASE SHAFT / ARBRE BASE	3
11	4000-00-9207	IDLER SHORT SHAFT / ARBRE RENVOI COURT	1
12	4000-00-9266	IDLER LONG SHAFT / ARBRE RENVOI LONG	1

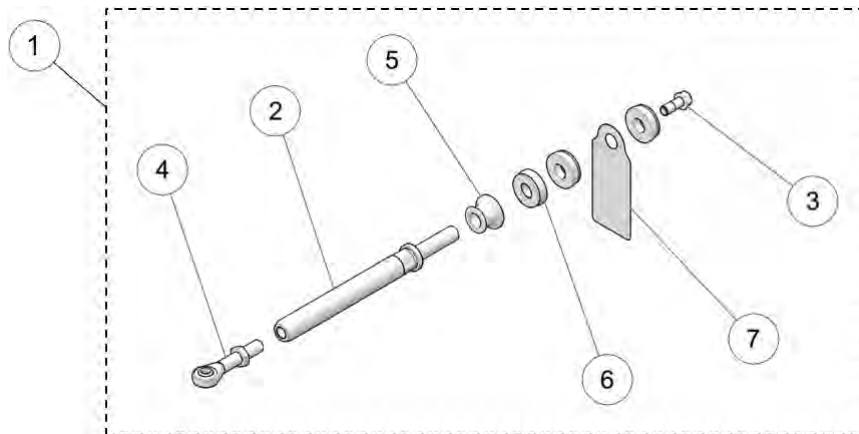


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: TRACK SLIDE			
1	7085-00-9321	S-KIT, TRACK SLIDE / S-KIT, GLISSIÈRE CHENILLE	1
2	--	SLIDE, 129 / GLISSIÈRE, 129	1
3	1430-06-X016	RWHS, 6X16, TX, ZP	1

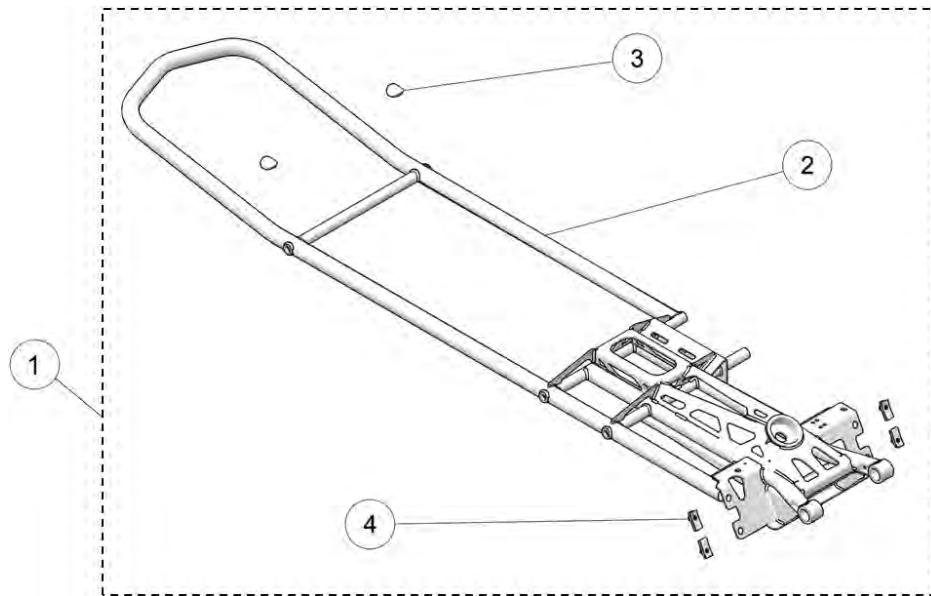
LISTE DE PIÈCES



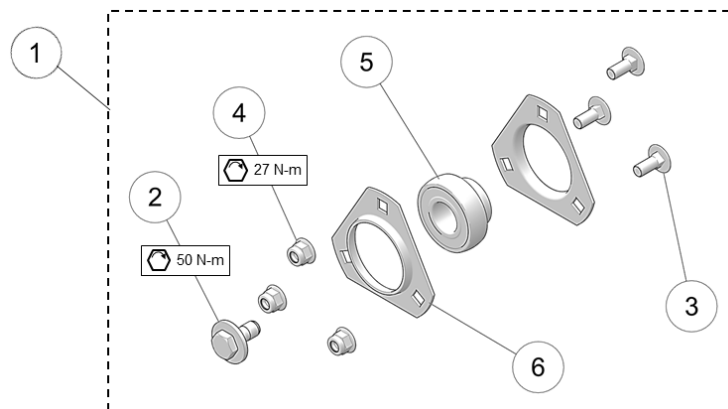
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: TRACK TENSIONER			
1	7014-00-9245	S-KIT, TRACK TENSIONER / TENDEUR DE CHENILLE	1
2	1014-00-9007	TENSIONER LOCK / VERROU DE TENDEUR	1
3	--	TENSIONER, ASSY / TENDEUR, ASSEMBLÉ	1
4	1046-10-0080	CB, M10-1.5X80, 8.8, ZP, DIN603	1
5	1074-10-0001	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
6	1074-12-0001	FNN, M12-1.75, 8, ZP, DIN6926	1
7	1082-00-9032	TENSIONER FORK / TENDEUR, FOURCHETTE	1
8	--	STICKER - LOOSEN PRIOR / DÉCALQUE, DESSERRER AVANT	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: ANTI-ROTATION ROD			
1	7001-00-9240	ANTI-ROTATION ROD ASSY / TUBE ANTI-ROTATION ASSEMBLÉ	1
2	--	ANTI-ROTATION ROD / TIGE ANTI-ROTATION	1
3	1036-12-4030	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
4	1047-16-1065	ROD END, M16-1.5X65, ASSY / TIGE EMBOUT, M16-1.5X65, ASS	1
5	1051-00-9030	SPACER, ANTI-ROTATION / ESPACEUR ANTI-ROTATION	1
6	1093-00-9060	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	3
7	--	TAG - STRUT ROD DTS 129 / ÉTIQUETTE - BRAS COUPLAGE DTS 129	1

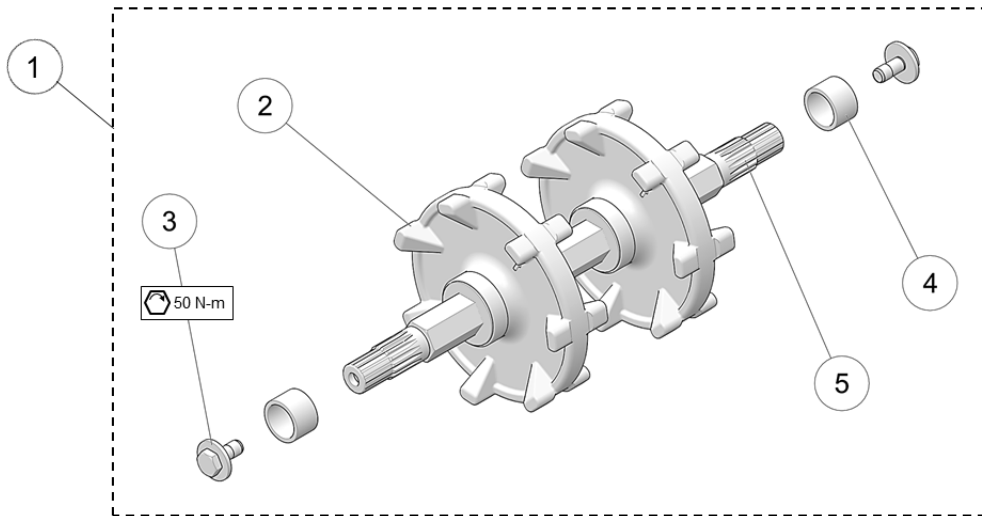


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: MAIN FRAME			
1	7018-00-9270	S-KIT, MAIN FRAME / S-KIT, CHÂSSIS	1
2	--	FRAME - DTS / CHÂSSIS - DTS	1
3	--	STICKER DAMPER - SKIN COVER / DÉCALQUE AMORTISSEUR	2
4	1179-08-0001	CLN, M8-1.25, BP	4

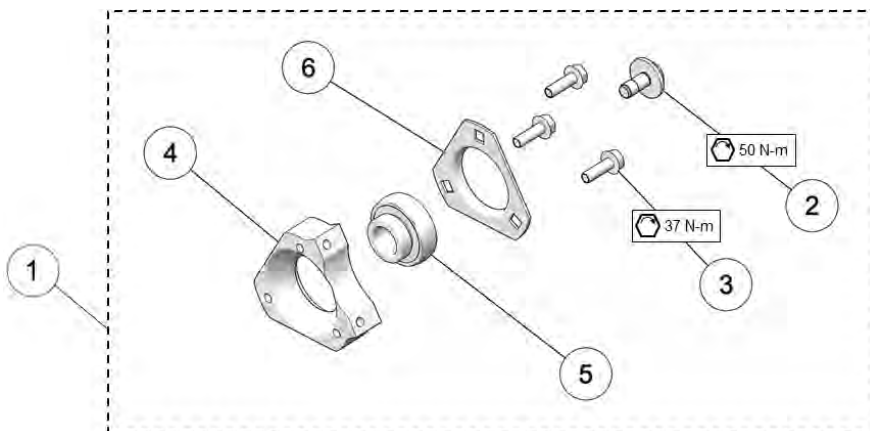


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: DRIVE SIDE BEARING ASS'Y			
1	7090-00-9205	S-KIT, BEARING DRIVE SIDE / ROULEMENT, CÔTÉ ENTRAÎNEMENT	1
2	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1
3	1046-08-0020	CB, M8-1.25X20, 8.8, ZP	3
4	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	3
5	--	BEARING / ROULEMENT -- AS205-014	1
6	--	BEARING FLANGE / BRIDE DE SOUTIEN ROULEMENT -- PFT205	2

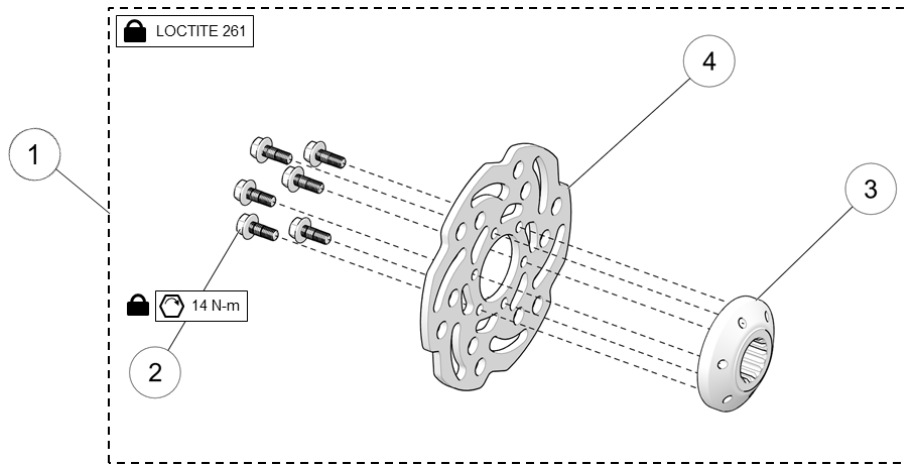
LISTE DE PIÈCES



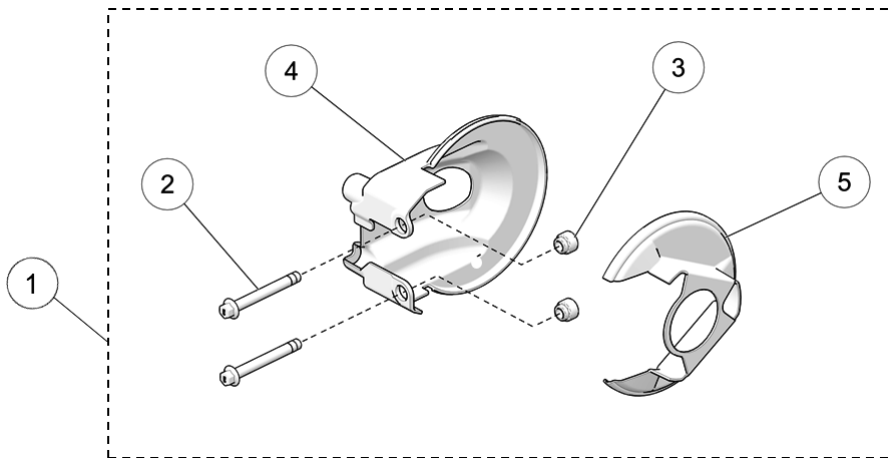
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: DRIVE AXLE ASSEMBLY			
1	7000-00-9406	S-KIT, DRIVE AXLE ASSY / ARBRE D'ENTRAÎNEMENT	1
2	1009-00-9310	SPROCKET, 7 TEETH / 2.86 PITCH / BARBOTIN 7 DENTS, PAS 2.86	2
3	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	2
4	1051-00-9020	SPACER, AXLE SHAFT / ESPACEUR, ARBRE D'ENTRAÎNEMENT	2
5	--	AXLE SHAFT / ARBRE D'ENTRAÎNEMENT	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: BRAKE SIDE BEARING ASS'Y			
1	7086-00-9058	S-KIT, BEARING BRAKE SIDE / ROULEMENT, CÔTÉ FREIN	1
2	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1
3	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	3
4	--	BRAKE CARRIER / SUPPORT ÉTRIER FREIN	1
5	--	BEARING / ROULEMENT -- AS205-014	1
6	--	BEARING FLANGE / BRIDE DE SOUTIEN ROULEMENT -- PFT205	1

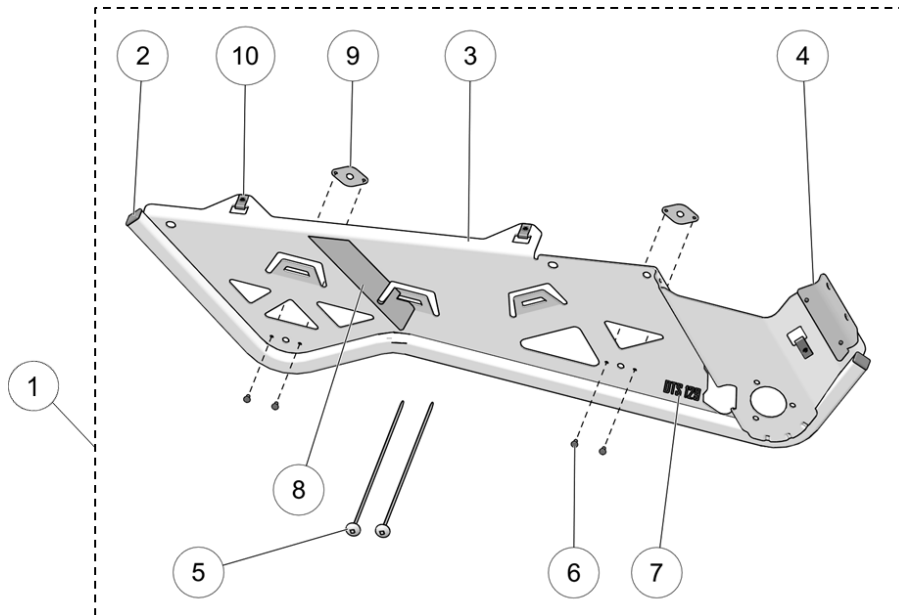


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: BRAKE ROTOR ASS'Y			
1	7086-00-9027	S-KIT, BRAKE ROTOR ASSY / ENSEMBLE ROTOR FREIN	1
2	1035-06-A016	HFCS, M6-1X16, 10.9, ZP, TL, DIN6921	6
3	--	BRAKE ROTOR DTS / DISQUE DE FREIN DTS	1
4	--	ROTOR HUB / MOYEU DE ROTOR	1

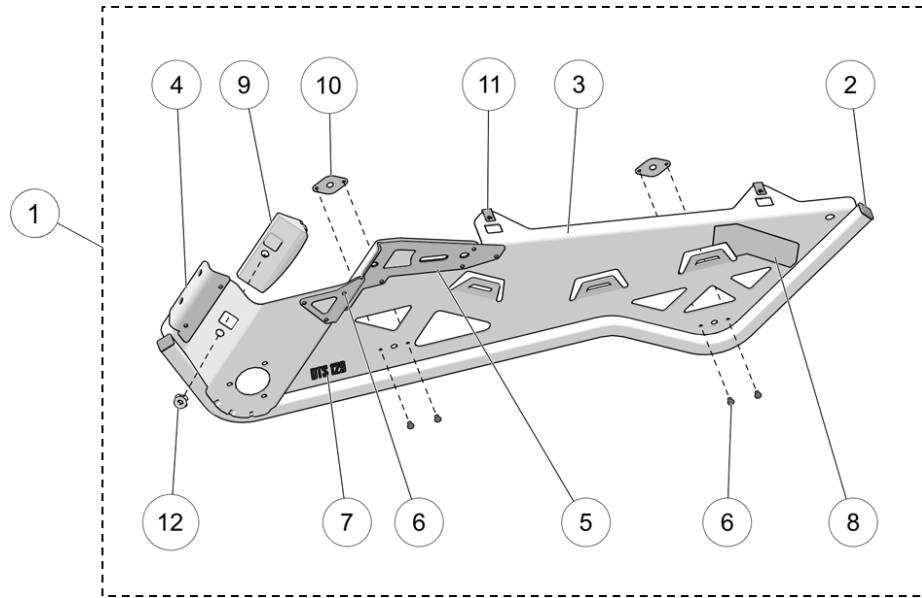


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: BRAKE SHIELD ASS'Y			
1	7086-00-9068	S-KIT, BRAKE SHIELD ASSY / ENSEMBLE DÉFLECTEUR DE FREIN	1
2	1035-08-A070	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, TL, IFI536	2
3	1051-00-9063	BRAKE SHIELD SPACER / ESPACEUR, DÉFLECTEUR DE FREIN	2
4	--	BRAKE SHIELD / DÉFLECTEUR DE FREIN	1
5	--	BRAKE SHIELD COVER / COUVERCLE, DÉFLECTEUR DE FREIN	1

LISTE DE PIÈCES

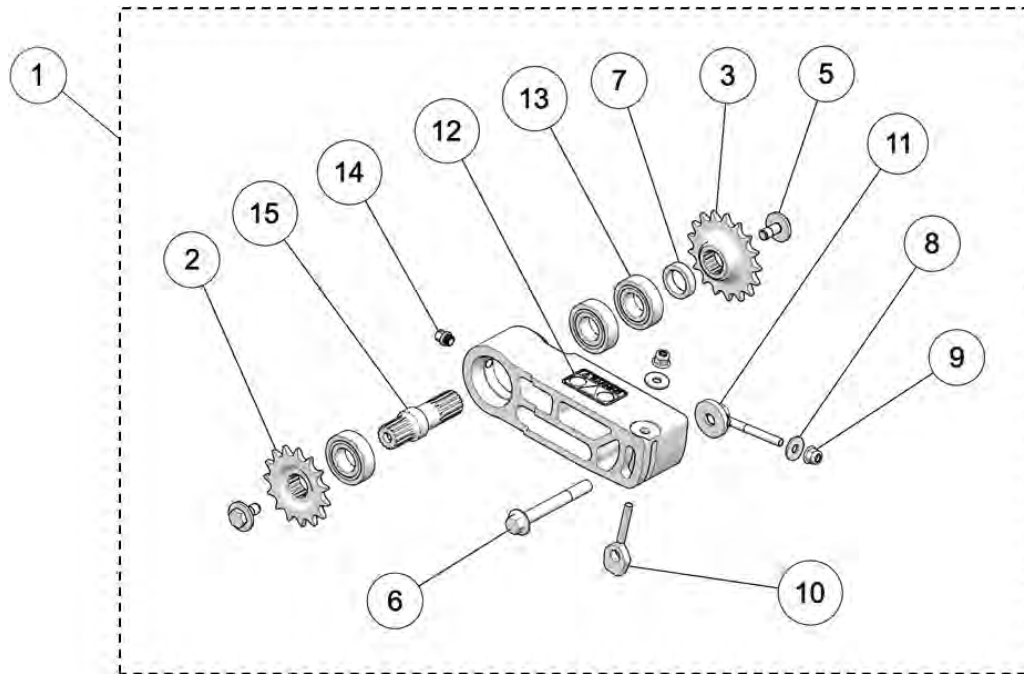


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: RIGHT SIDE PANEL			
1	7018-00-9121	S-KIT, DTS SIDE PANEL - RH / PANNEAU LATÉRAL DROIT	1
2	1017-00-9026	SQUARE RIBBED PLUG / CAPUCHON TUBE CARRÉ	2
3	--	SIDE PANEL, RH, ASS'Y / PANNEAU LATÉRAL DROIT ASSEMBLÉ	1
4	--	SIDE PANEL, STIFFENER / PANNEAU LATÉRAL, RENFORT	1
5	1037-00-0003	MOUNTABLE CABLE TIE / ATTACHE CÂBLE	2
6	1066-B3-X010	RF, SS, 3/16 X .38	4
7	--	STICKER, DTS 129 / DÉCALQUE, DTS 129	1
8	--	STICKER, CAMSO LOGO - RH / COLLANT, CAMSO LOGO - DR	1
9	1087-00-9016	SUSPENSION ARM WEAR PLATE / SUSP., PLAQUE D'USURE	2
10	1179-08-0001	CLN,M8-1.25,BP	3

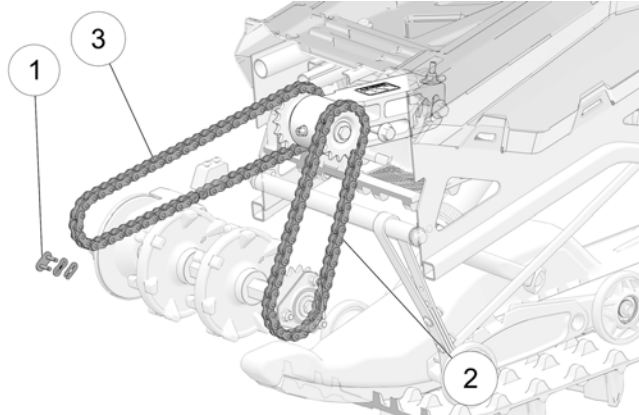


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: LEFT SIDE PANEL	
1	7018-00-9111	S-KIT, DTS SIDE PANEL - LH / PANNEAU LATÉRAL GAUCHE	1
2	1017-00-9026	SQUARE RIBBED PLUG / CAPUCHON TUBE CARRÉ	2
3	--	SIDE PANEL, LH, ASSY / PANNEAU LATÉRAL GAUCHE ASSEMBLÉ	1
4	--	SIDE PANEL, STIFFENER / PANNEAU LATÉRAL GAUCHE, RENFORT	1
5	--	TENSIONER, PLATE / TENDEUR, PLAQUE	1
6	1066-B3-X010	RF, SS, 3/16 X .38	14
7	--	STICKER, DTS 129 / DÉCALQUE, DTS 129	1
8	--	STICKER, CAMSO LOGO - LH / COLLANT, CAMSO LOGO - GA	1
9	--	CHAIN GUIDE / GUIDE DE CHAÎNE	1
10	1087-00-9016	SUSPENSION ARM WEAR PLATE / SUSP., PLAQUE D'USURE	2
11	1179-08-0001	CLN, M8-1.25, BP	2
12	1278-08-X029	RN, M8-1.25, 0.5-7.1, ZP	1

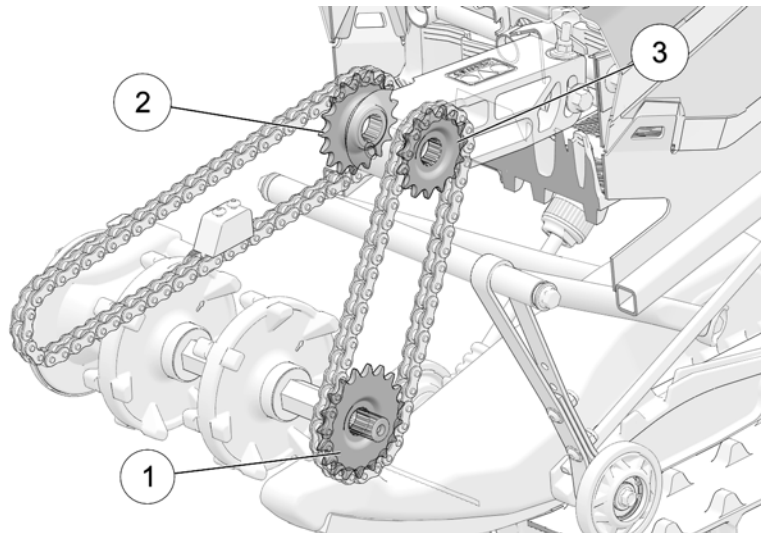
LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: CHAIN TENSIONER ASS'Y			
1	7014-00-9180	S-KIT, DTS CHAIN TENSIONER / TENDEUR CHAÎNE DTS	1
2	1009-00-9015	SPROCKET, 520, 15 TEETH / BARBOTIN, 520, 15 DENTS	1
3	1009-00-9017	SPROCKET, 520, 17 TEETH / BARBOTIN, 520, 17 DENTS	1
4	--	TENSIONER, CHAIN / TENDEUR DE CHAÎNE	1
5	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	2
6	1035-12-1100	HFCS, M12-1.75X100, 10.9, ZP, DIN6921	1
7	1051-00-9008	SPACER / ESPACEUR	1
8	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	2
9	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	2
10	1082-00-9083	VERT. CHAIN ADJUSTER PLATE / PLAQUE AJUST. CHAÎNE VERT.	1
11	1082-00-9110	TENSIONER, CHAIN / TENDEUR CHAÎNE	1
12	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
13	1090-00-0003	BEARING 6205 / ROULEMENT À BILLES 6205	3
14	1433-10-0001	HHP, M10-1	1
15	4000-00-9098	SHAFT / ARBRE	1

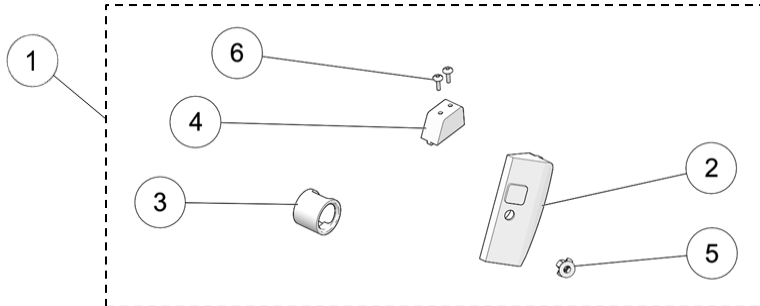


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: CHAINS			
1	1095-00-9001	CHAIN, MASTER LINK 520 / CHAÎNE, MAILLON - 520	1
2	1095-00-9048	CHAIN, ASS'Y, O-RING - 520X48 / CHAÎNE, ASS., O-RING - 520X48	1
3	1095-00-9064	CHAIN, ASS'Y, O-RING - 520X64 / CHAÎNE, ASS., O-RING - 520X64	1

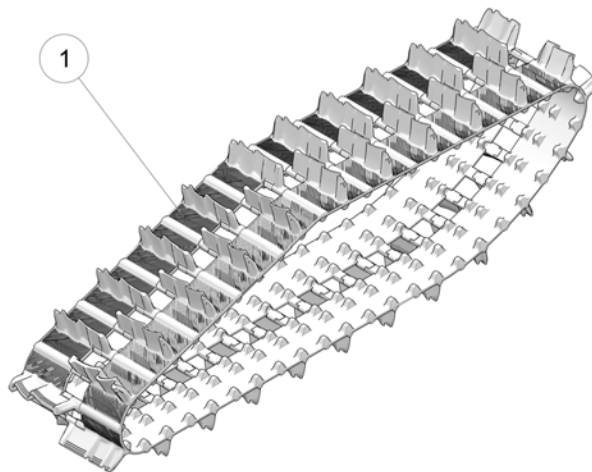


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: CHAIN SPROCKETS			
1	1009-00-9019	SPROCKET, 520, 19 TEETH / BARBOTIN, 520, 19 DENTS	1
2	1009-00-9017	SPROCKET, 520, 17 TEETH / BARBOTIN, 520, 17 DENTS	1
3	1009-00-9015	SPROCKET, 520, 15 TEETH / BARBOTIN, 520, 15 DENTS	1

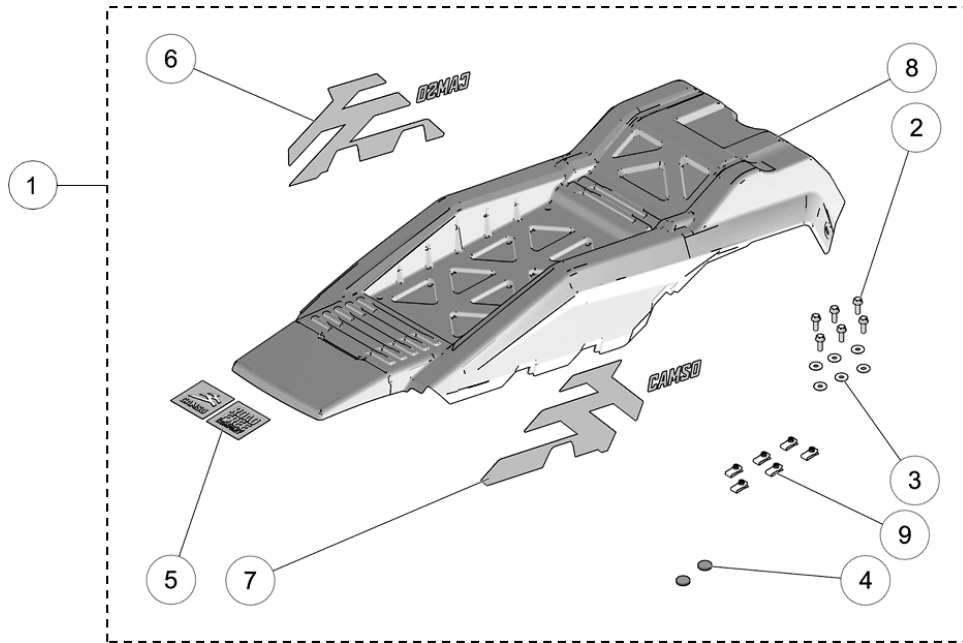
LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: CHAIN GUIDE KIT			
1	7085-00-9061	S-KIT, CHAIN GUIDE SET / ENS. GUIDE CHÂÎNE	1
2		CHAIN GUIDE / GUIDE DE CHÂÎNE	1
3	--	SLEEVE, NYLON / DOUILLE, NYLON	1
4	--	BLOCK, CHAIN GUIDE / BLOC, GUIDE DE CHÂÎNE	1
5	1278-08-X029	RN, M8-1.25, 0.5-7.1, ZP	1
6	1430-06-X016	RWHS, 6X16, TX, ZP	2

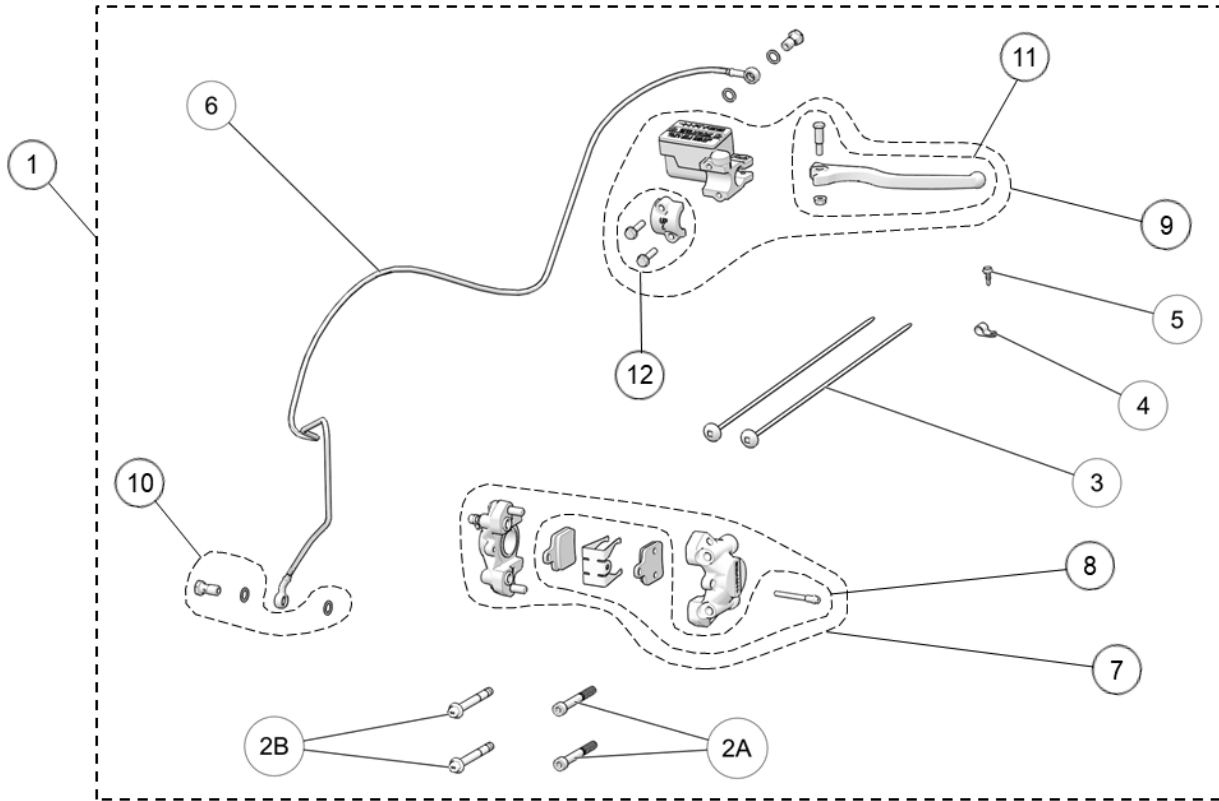


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: TRACK			
1	1093-00-9339	TRACK - SNOWBIKE 129" (9339S) / CHENILLE - SNOWBIKE 129" (9339S)	1

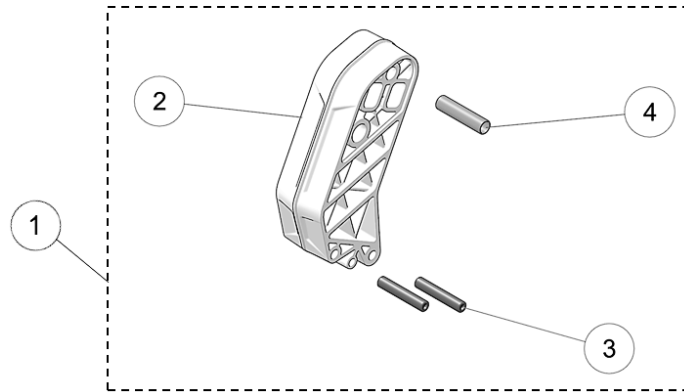


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SKIN COVER			
1	7087-00-9109	S-KIT, SKIN COVER DTS / COUVRE TUNNEL DTS	1
2	1036-08-0025	HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	6
3	1060-08-0001	W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	6
4	--	STICKER DAMPER - SKIN COVER / DÉCALQUE AMORTISSEUR	2
5	--	STICKER, CAMSO ROAD FREE / DÉCALQUE CAMSO ROAD FREE	1
6	--	STICKER, CAMSO LOGO - LH / COLLANT, CAMSO LOGO - GA	1
7	--	STICKER, CAMSO LOGO - RH / COLLANT, CAMSO LOGO - DR	1
8	--	SKIN COVER / COUVRE TUNNEL	1
9	1179-08-0001	CLN, M8-1.25, BP	6

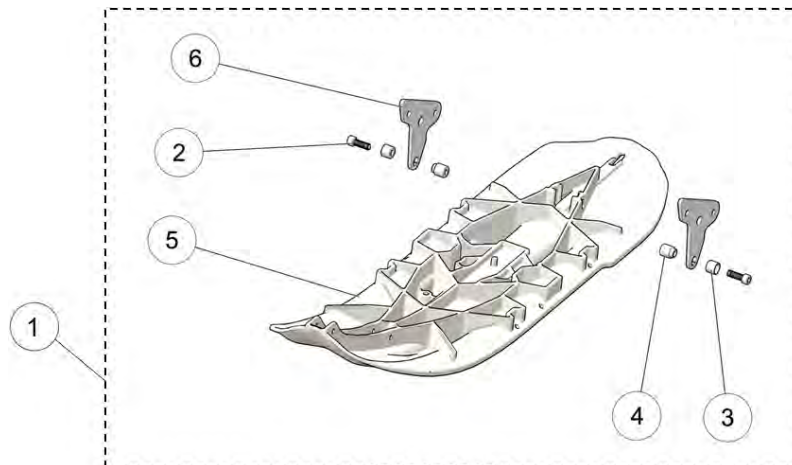
LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: BRAKE SYSTEM			
1	7086-00-9070	S-KIT, BRAKE SYSTEM DTS / S-KIT, SYSTÈME FREIN DTS	1
2A*	1032-08-J065	HSCS, M8-1.25X65, 12.9, ZN, DIN912 *(MY2017-2018)	2
2B*	1035-08-A070	HFCS, M8-1.25X70, GR 10.9, ZINC PLATED, IFI 536 *(MY2019)	2
3	1037-00-0003	MOUNTABLE CABLE TIE / ATTACHE CÂBLE	2
4	1037-00-0037	LOOP CLAMP / BRIDE DE FIXATION	1
5	1249-E1-X016	SDHWS, #10-16X5/8, ZP	1
6	1086-00-9190	BRAKE LINE ASS'Y, 1847 MM / CONDUITE FREIN ASS., 1847 MM	1
7	7086-00-9010	S-KIT, BRAKE CALIPER / S-KIT, ÉTRIER DE FREIN	1
8	7086-00-9011	S-KIT, BREAK PADS / S-KIT, PLAQUETTES DE FREIN	1
9	7086-00-9012	S-KIT, MASTER CYLINDER - RH / S-KIT, MAÎTRE CYLINDRE, DR	1
10	7086-00-9013	S-KIT, BRAKE LINE FASTENERS / QUINCAILLERIE SYSTÈME FREIN	2
11	7086-00-9014	S-KIT, BRAKE LEVER / LEVIER DE FREIN	1
12	7086-00-9015	S-KIT, MASTER CYLINDER, CLAMP/ SYSTÈME FREIN, BRIDE	1

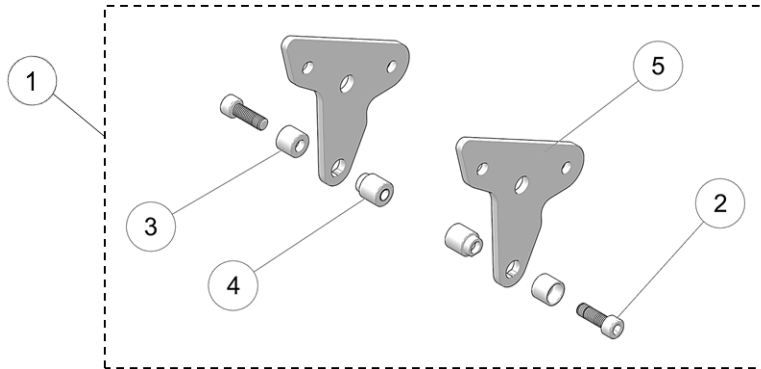


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: UPRIGHT			
1	7085-00-9150	S-KIT, UPRIGHT ASSY / S-KIT, SUPPORT ASSEMBLÉ	1
2	--	SKI, UPRIGHT - WHITE / SKI, SUPPORT - BLANC	1
3	--	SKI, UPRIGHT ROD / SKI, ARBRE SUPPORT	2
4	--	SKI, UPRIGHT TUBE / SKI, TUBE SUPPORT	1

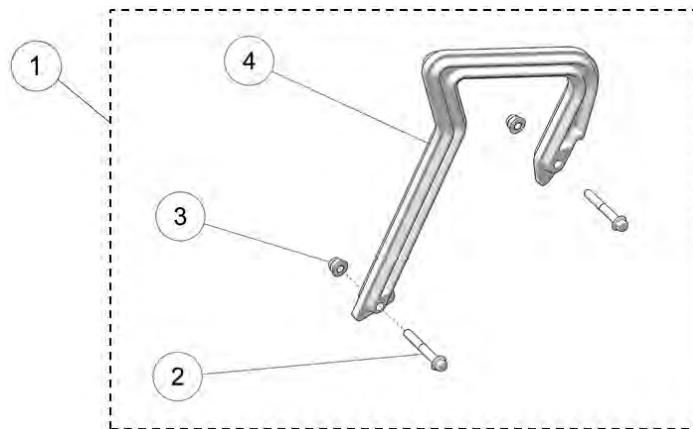


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SKI			
1	7085-00-9032	S-KIT, SKI	1
2	1032-10-H030	HSCS, M10-1.5X30, 12.9, ZP, TL, DIN 912	2
3	--	SKI, PIVOT	2
4	--	SKI, PIVOT THREADED / SKI, PIVOT FILETÉ	2
5	--	SKI - WHITE / SKI - BLANC	1
6	--	SKI, BRACKET / SKI, ANCRAGE	2

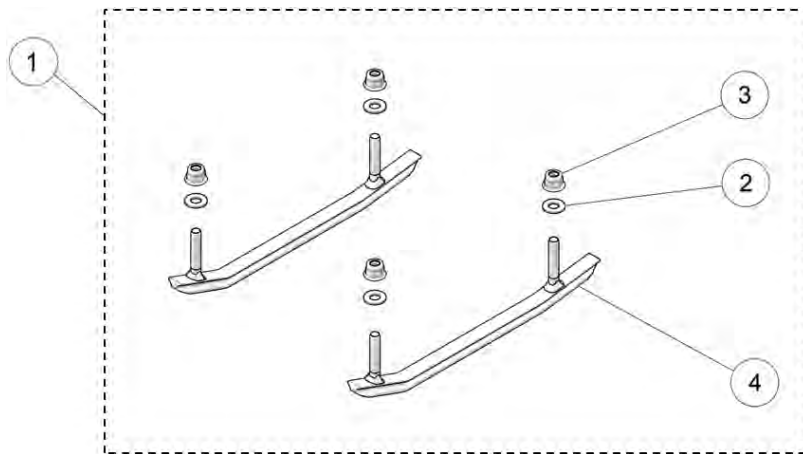
LISTE DE PIÈCES



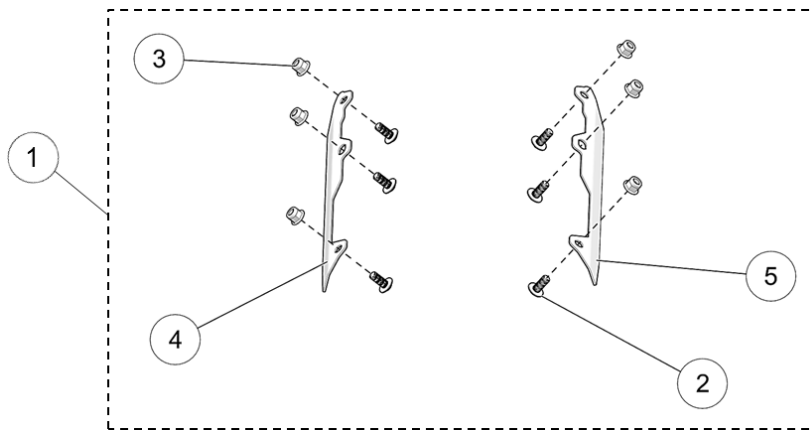
ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: PIVOT PLATE SET			
1	7085-00-9040	S-KIT, SKI PIVOT PLATE SET / S-KIT, ENS. PLAQUE PIVOT SKI	1
2	1032-10-H030	HSCS, M10-1.5X30, 12.9, ZP, TL, DIN 912	2
3	--	SKI, PIVOT	2
4	--	SKI, PIVOT THREADED / SKI, PIVOT FILETÉ	2
5	--	SKI, BRACKET / SKI, ANCRAGE	2



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SKI HANDLE			
1	7085-00-9011	S-KIT, SKI HANDLE DTS / S-KIT, POIGNÉE SKI DTS	1
2	1035-08-C050	HFCS, M8-1.25X50, 10.9, ZP, IFI536	2
3	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	2
4	--	SKI, HANDLE / SKI, POIGNÉE	1

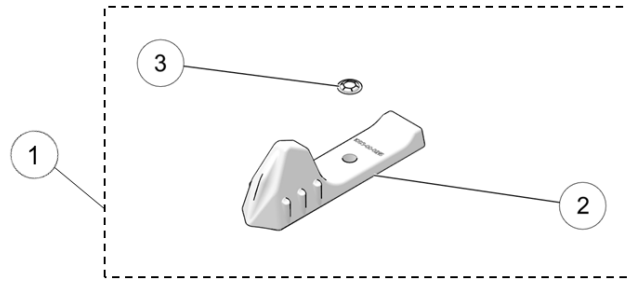


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: CARBIDE RUNNER SET			
1	7088-00-9055	S-KIT, SKI CARBIDE SET / S-KIT, ENS. CARBURE SKI	1
2	1060-00-0001	W, 11/16X11/32X0.060, 8, ZP, SAE	4
3	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	4
4	--	SKI RUNNER / LISSE SKI	2

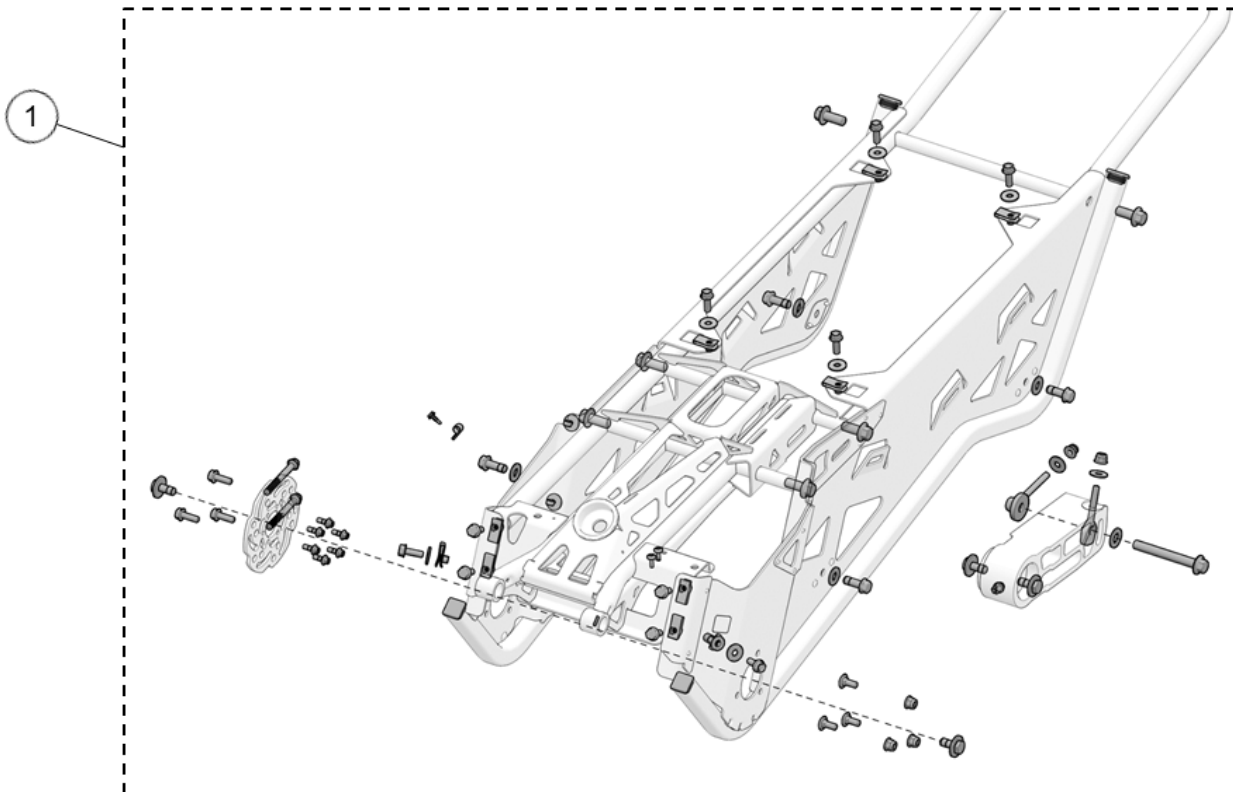


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SIDE RUNNER SET			
1	7088-00-9037	S-KIT, SKI SIDE RUNNER SET / S-KIT, ENS. LISSE LATÉRALE SKI	1
2	1038-08-K020	HSFBS, M8-1.25X20, SS, 18-8	6
3	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	6
4	--	SKI, SIDE PLATE - LH / SKI, PLAQUE LATÉRALE - GA	1
5	--	SKI, SIDE PLATE - RH / SKI, PLAQUE LATÉRALE - DR	1

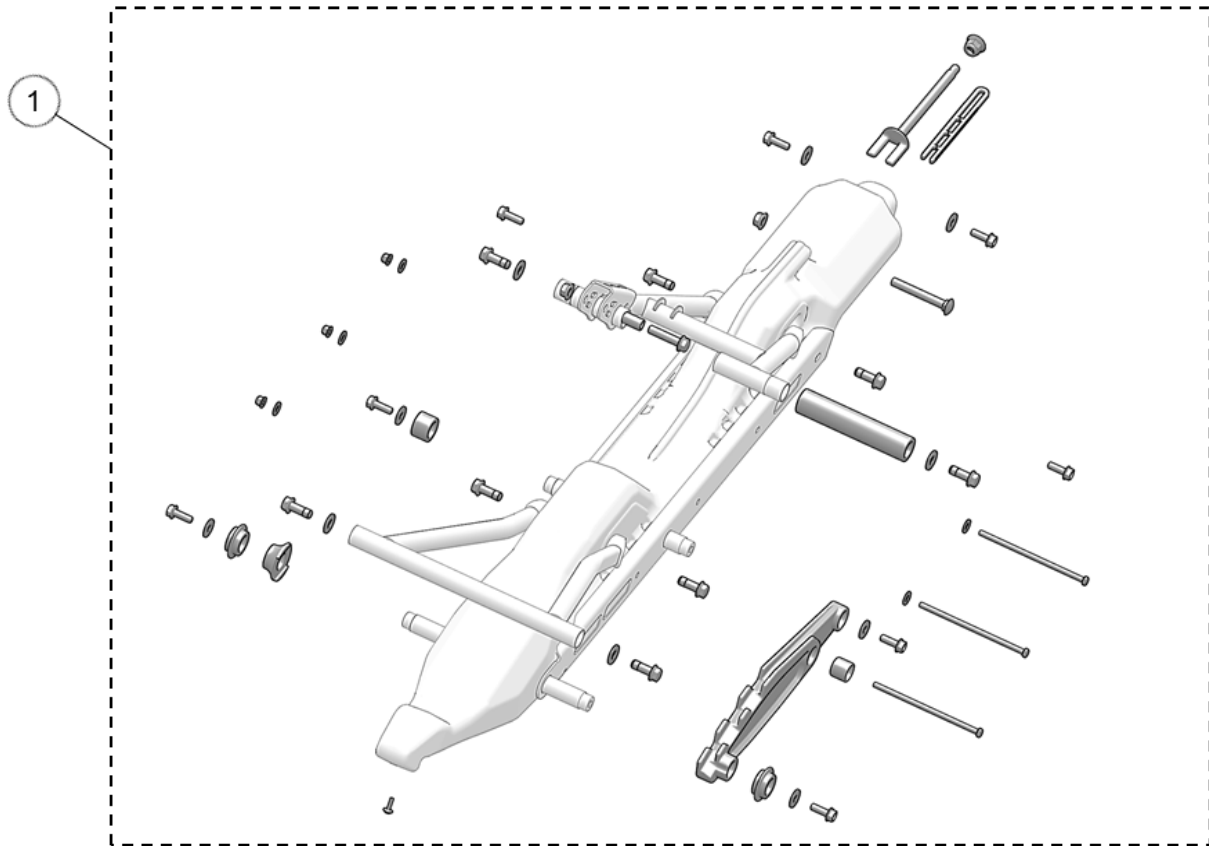
LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: SKI RUBBER DAMPER			
1	7093-00-0215	S-KIT, SKI RUBBER / S-KIT, CAOUTCHOUC SKI	1
2	--	SKI, DAMPER / SKI, AMORTISSEUR	1
3	1096-00-0001	PN, 20X10X2, 2	1

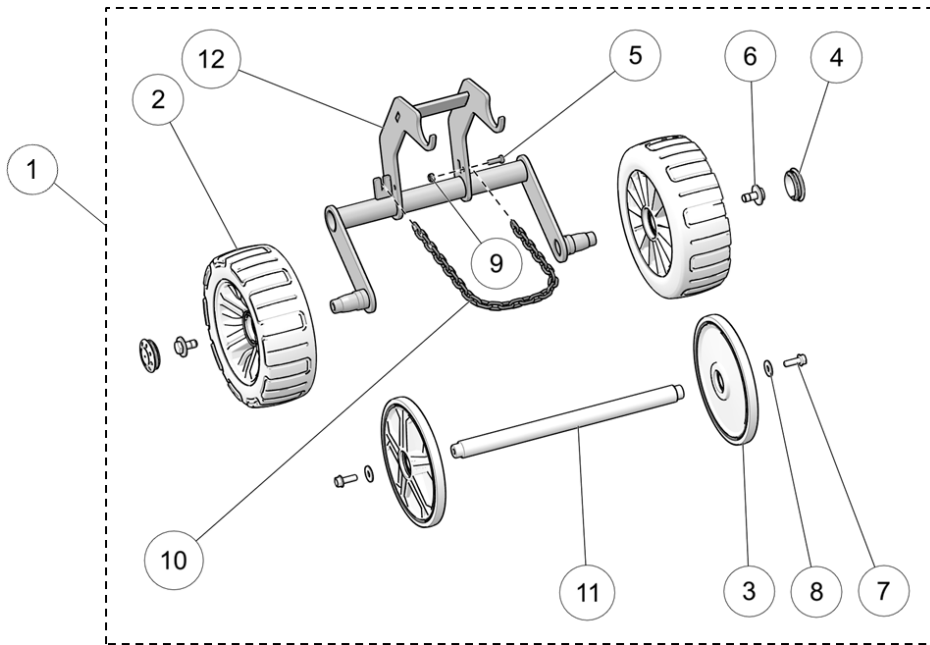


ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: FRAME FASTENERS			
1	7000-00-9010	S-KIT, FASTENERS, DTS FRAME / BOULONNERIE, CHÂSSIS DTS	1



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO DTS 129 MY2019 :: SUSPENSION FASTENERS	
1	7000-00-9XXX	S-KIT, FASTENERS / BOULONNERIE - DTS SUSPENSION	1

LISTE DE PIÈCES



ITEM	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO DTS 129 MY2019 :: WHEEL KIT			
1	7200-00-9050	SKI, WHEEL KIT / ENSEMBLE DE ROUE, SKI	1
2	1016-00-2260	WHEEL (4.10/3.50-6) BLACK - ASS'Y / ROUE (4.10/3.50-6) NOIR - ASS.	2
3	1016-00-9200	WHEEL, 200 MM / ROUE, 200 MM	2
4	1017-00-0042	WHEEL CAP / CAPUCHON DE ROUE	2
5	1033-06-0020	BOLT / BOULON - HCS, M6-1X20, 8.8, ZP, DIN933	1
6	1033-10-2026	BOLT / BOULON - HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	2
7	1036-08-0025	BOLT / BOULON - HFSCS, M8-1.25X25, 8.8, ZP, DIN6921	2
8	1060-08-0001	WASHER / RONDELLE - W, 24X8.4X2, ZP, DIN9021	2
9	1071-06-0001	NYLON NUT / ÉCROU NYLON - NN, M6-1, ZP, DIN982	1
10	--	RETAINING CHAIN / CHAÎNE DE RETENUE	1
11	--	REAR SHAFT / ARBRE ARRIÈRE	1
12	--	WHEEL KIT WELDMENT / ENSEMBLE ROUE SOUDAGE	1