

CAMOPLAST

ATV T4S

SYSTÈME DE TRACTION
POUR VTT

2014



1099-01-1020 - VERSION F

MANUEL DE L'UTILISATEUR



Camoplast Solideal Inc.
4162, Rue Burrill, Local A
Shawinigan, (Québec) G9N 0C3 CANADA

Courriel : atvtracksystems@camoplastsolideal.com
Site Web : www.camoplastsolideal.com

IMPORTANT

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.

IMPORTANT

La façon d'utiliser les systèmes de traction Camoplast chenilles haute performance ATV T4S a un lien direct avec la durée de vie des composantes du système. Une conduite sportive, changement de direction rapide, virage rapide et à répétition (plus spécifiquement avec véhicules à direction assistée) n'est pas recommandable. Ce type de conduite augmente les risques de détraquage et peut causer une usure prématurée ainsi que des bris majeurs au système de traction qui ne sont pas couverts par la garantie.

Notice originale

Traductions en d'autres langues disponibles au www.camoplastsolideal.com

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
SÉCURITÉ	1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	4
TRUCS ET CONSEILS	4
AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ	5
UTILISATION D'UN VTT MUNI DE SYSTÈMES	8
INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION	18
RÉGLAGES	22
INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC	38
PÉRIODE DE RODAGE	41
REMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR	42
MAINTENANCE	44
LUBRIFICATION	50
COUPLES DE SERRAGE	57
REMISAGE	57
USURE	58
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS	63
DÉPANNAGE	66
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE	67
SOUTIEN TECHNIQUE	68
DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ	69
LISTE DE PIÈCES	71

INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi le système de traction **ATV T4S** de Camoplast Chenilles Haute Performance (ci-après appelé le « système »). Vous avez fait un choix judicieux. Ce système vous procurera toute la traction, la performance et la durabilité dont vous avez besoin dans vos travaux comme dans vos loisirs, et ce, en été comme en hiver. Ce système de chenille pour **quad** (ci-après appelé le « VTT ») vous offre une flottabilité exceptionnelle laissant une faible pression au sol. La conception de son châssis en acier robuste et léger (30 kg), son système d'engrenage interne adapté aux cylindrées des véhicules et ses chenilles conçues selon les exigences spécifiques d'un véhicule tout-terrain font de lui le meilleur système sur le marché.

SÉCURITÉ

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



AVERTISSEMENT

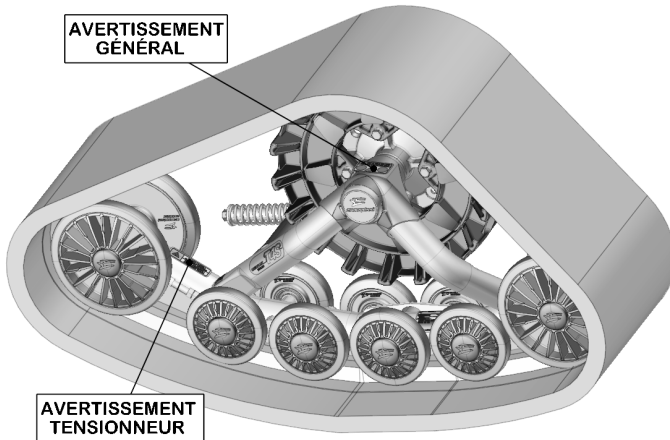
Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.

ATTENTION: Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner des dommages aux composantes du véhicule.

NOTE : Apporte des renseignements supplémentaires.

ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT

On trouve aux châssis des systèmes de traction des avertissements. Lire attentivement et comprendre toutes les étiquettes apposées sur les systèmes. Elles contiennent des renseignements importants pour la sécurité et le bon fonctionnement des systèmes.



Ne jamais retirer les étiquettes apposées sur les systèmes. Si une étiquette est endommagée, faites-la remplacer par un concessionnaire Camoplast Chenilles Haute Performance autorisé.

AVERTISSEMENT GÉNÉRAL



SÉCURITÉ

	MANUEL DE L'UTILISATEUR - Chaque utilisateur doit obligatoirement prendre connaissance du <i>Manuel de l'utilisateur</i> avant d'opérer un véhicule équipé de systèmes de chenille. Si les systèmes de chenille sont vendus ou transférés, de quelque manière que ce soit, à un nouvel utilisateur, le <i>Manuel de l'utilisateur</i> 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 des systèmes de chenille.
	SECTION « MAINTENANCE » DU MANUEL DE L'UTILISATEUR - Suivre les instructions contenues dans la section « Maintenance » du <i>Manuel de l'utilisateur</i> pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable des systèmes de chenille.

AVERTISSEMENT TENSIONNEUR



BOULON DU TENSIONNEUR - Le boulon de l'assemblage tensionneur ne doit en aucun cas être desserré lors de l'ajustement de la tension de la chenille. Ce boulon permet l'assemblage et l'alignement du tensionneur au châssis. Le tensionneur doit obligatoirement être réaligné si ce boulon est desserré.

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 du VTT autant de fois que nécessaire. 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 le VTT muni de systèmes.

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 VTT muni de systèmes avant toute utilisation et assurez-vous de respecter les lois et règlements en vigueur.

Les systèmes de traction pour VTT réduisent la pression au sol et augmentent la traction du véhicule. Lors d'une utilisation dans des conditions normales, la vitesse doit être réduite par rapport à celle d'un véhicule sur roues.

TRUCS ET CONSEILS

Avant de partir en excursion, assurez-vous d'avoir à la portée de la main les outils suivants : les clés 13 mm, 14 mm, 15 mm, 16 mm, 17 mm, 18 mm et 19 mm, une hache, une pelle, un câble de remorquage, un cric de levage 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 en votre possession 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 les chenilles (en les faisant tourner sans que le véhicule n'avance) car cela pourrait entraîner l'enlèvement du véhicule.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le système **Camoplast ATV T4S** a été conçu, d'abord et avant tout, pour être utilisé dans des conditions hivernales et adapté pour performer dans les conditions printanières et automnales.

Le présent document contient des renseignements importants en lien avec la conduite d'un véhicule tout-terrain (VTT) muni de systèmes de traction **ATV T4S** de Camoplast Chenilles Haute Performance. Il est impératif que chaque utilisateur en prenne connaissance et consulte également les guides et manuels de l'utilisateur du VTT. 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, au VTT sur lequel 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 Camoplast Chenilles Haute Performance le plus près de chez vous pour obtenir les renseignements additionnels désirés. Vous pouvez également consulter le site internet de Camoplast Solideal au www.camoplastsolideal.com ou communiquer avec notre service à la clientèle par courriel à l'adresse suivante : atvtracksystems@camoplastsolideal.com.

Camoplast Chenilles Haute Performance estime qu'il existe certains risques liés à l'installation et à l'utilisation de systèmes. Bien que nos expériences aient démontré que le système est sécuritaire, l'utilisateur du VTT muni de systèmes doit être conscient des risques inhérents à la conduite d'un VTT et des particularités reliées à l'ajout de ceux-ci. Le conducteur d'un VTT muni de systèmes doit, en tout temps, respecter les lois et les règlements applicables, les indications du fabricant du système, ainsi que celles du fabricant du véhicule, notamment quant à l'âge requis pour conduire et à l'équipement de base obligatoire dont le VTT doit être muni (phares, feux de position et de freinage, rétroviseurs, etc.). L'utilisateur du VTT 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 VTT, 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.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

L'utilisateur évitera ainsi de s'exposer à une quelconque manœuvre brusque du VTT 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'un VTT muni de systèmes 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. Un VTT muni du 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'un VTT, entres 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 un VTT 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 du VTT, il est déconseillé de transporter un passager, une charge ou encore d'attacher une remorque.

L'installation d'un système influence le comportement d'un VTT 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'un VTT muni du 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'un VTT et fausser la lecture de l'indicateur de vitesse. De façon générale, le diamètre de la roue 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.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le conducteur d'un VTT, muni ou non de systèmes, 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 de VTT.

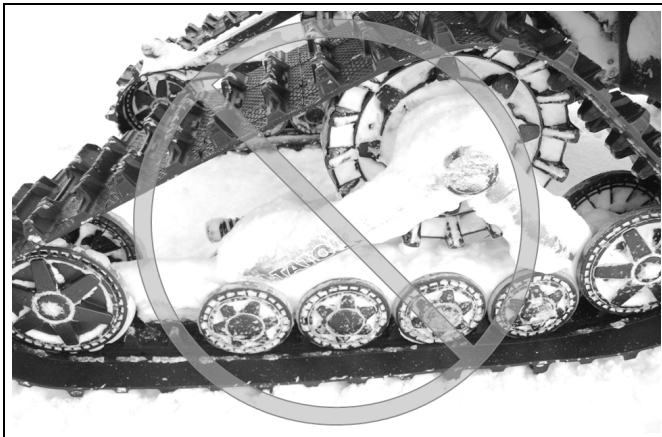
Camoplast Chenilles Haute Performance est fière de compter parmi sa vaste gamme de produits des systèmes de traction pour VTT aussi fiables et sécuritaires que le **Camoplast ATV T4S**. Cependant, il existe des risques inhérents à la conduite d'un VTT muni de tels systèmes. Il est donc primordial que le conducteur en vienne à maîtriser les techniques de conduite du VTT muni de systèmes, 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.

UTILISATION D'UN VTT MUNI DE SYSTÈMES

Lors de l'utilisation d'un véhicule équipé de systèmes de chenille, Nous vous suggérons fortement de suivre les recommandations suivantes afin de prévenir tout accident, et bris importants qui pourraient affecter les occupants, le véhicule ou les systèmes de chenille.

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

Vérification avant usage



AVERTISSEMENT

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

Descente en pente abrupte



AVERTISSEMENT

Le changement de direction lors de la descente d'une pente abrupte est déconseillé. Des bris majeurs au niveau du mécanisme de direction de votre VTT et aux systèmes de chenille peuvent survenir. Il est recommandé, lors de la descente d'une pente abrupte, de garder le guidon bien droit et d'amorcer le virage une fois que le VTT est sur un terrain plat de façon à éviter tout stress important aux composantes du véhicule et du système.



Descente et enlèvement en marche arrière



AVERTISSEMENT

Lorsque les systèmes de chenille arrière s'enlisent dans la neige, ne pas tenter de reculer ou de tracter vers l'arrière afin de sortir de cette situation. Les systèmes pourraient subir des bris. Si la situation le permet, avancer pour sortir de cette impasse. Il est recommandé de retirer la neige au-dessus des systèmes de chenille arrière et de compacter la neige avec vos pieds derrière ceux-ci afin de libérer les chenilles de leur enlèvement. Pelleter reste la meilleure alternative dans cette situation.



Remorquage en cas d'enlèvement



AVERTISSEMENT

Si vous devez être remorqué à la suite d'un enlèvement, ne jamais tenter de tracter le véhicule dans la direction dans laquelle vous circuliez lorsque vous vous êtes enlisé. Remorquer le véhicule de façon à ce qu'il ressorte par les traces qu'il a laissées en s'enlisant.



Franchir un obstacle



Franchir une crête abrupte



AVERTISSEMENT

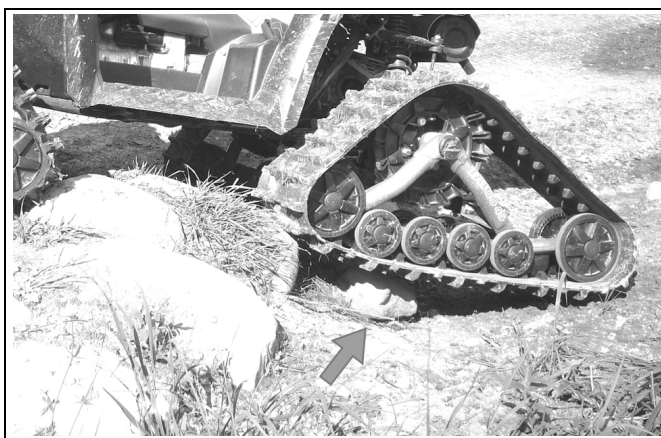
Il est déconseillé de tenter de franchir un obstacle, tel un tronc d'arbre, une souche, un gros caillou ou une crête abrupte, qui pourrait s'insérer entre les systèmes de chenille avant et arrière et immobiliser le véhicule. La meilleure option reste de contourner ce type d'obstacle.

Franchir un obstacle de plus de 30 cm [12 po.]



AVERTISSEMENT

Lorsqu'il est impossible de contourner un obstacle de plus de 30 cm [12 po.] de haut, tel un tronc d'arbre, une souche ou un gros caillou, insérer une bûche ou une pierre de taille suffisante à diminuer la hauteur de l'obstacle et faciliter le passage.

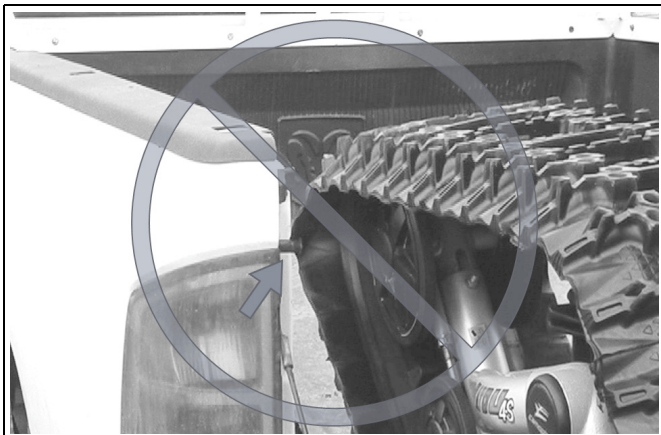


Chargement et déchargement d'un camion



AVERTISSEMENT

Lors du chargement d'un véhicule dans une boîte de camion ou de son déchargement, il est extrêmement important de vous assurer que les chenilles avant ne s'agrippent pas aux goudjons de fermeture du hayon de la boîte du camion car elles pourraient se déchirer.



Effectuer des sauts



AVERTISSEMENT

Il est strictement défendu d'effectuer des sauts avec un véhicule équipé de systèmes de chenille. Les systèmes ne sont pas conçus pour effectuer ce genre de manoeuvre. Un VTT muni d'un tel système ne se prête pas aux utilisations suivantes : compétitions, rallyes, acrobaties, cascades, sauts ou autres utilisations extrêmes.

Positionnement du câble lors d'un remorquage

AVERTISSEMENT

Lors d'un remorquage en cas d'enlissement, ne jamais fixer le câble aux systèmes pour tracter le véhicule, le câble de remorquage doit être fixé au châssis du véhicule.

Recommandations spéciales

AVERTISSEMENT

Le conducteur doit faire preuve de vigilance et de prudence en tout temps. La neige poudreuse et la boue peuvent cacher des obstacles qui présentent un danger.

AVERTISSEMENT

L'installation de ce système aura pour effet de modifier le comportement du véhicule. Il est important de prendre le temps qu'il faut pour se familiariser avec les systèmes.

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

Lors de randonnées en groupe, il est important de mettre en garde les gens qui roulent derrière un véhicule muni de systèmes de traction, car ces derniers peuvent propulser des débris. Cela est d'autant plus important lors des randonnées sur pistes rocailleuses

AVERTISSEMENT

Adapter votre conduite aux conditions environnantes (météo, circulation, etc.) et en tenant compte de vos aptitudes de conducteur.

AVERTISSEMENT

Prévoir une plus longue distance de freinage et appliquer occasionnellement les freins en conduisant pour empêcher l'accumulation de glace au niveau des freins.

AVERTISSEMENT

Toujours observer les consignes et mises en garde du fabricant du VTT en ce qui concerne, par exemple, le transport des passagers, la limite de chargement, etc.

AVERTISSEMENT

Il est de la responsabilité du conducteur de respecter le programme de maintenance décrit plus loin dans le présent manuel.

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

AVERTISSEMENT

Ne jamais exposer des parties de votre corps sous le véhicule à moins que celui-ci ne repose sur des supports appropriés. Si le véhicule devait capoter ou se déplacer, cela pourrait vous occasionner des blessures graves. Ne pas utiliser un dispositif de levage en guise de support permanent.

Il est important de toujours respecter les pratiques de bon usage recommandées en atelier. Le lieu de travail doit être sécuritaire, propre, bien éclairé et bien aéré. Si on doit utiliser un vérin de plancher, il ne faut jamais l'utiliser comme un support. Utiliser toujours des supports appropriés. Pour éviter que le véhicule ne se déplace lors des manœuvres, placer des cales sous les roues qui restent en contact avec le sol. Ces recommandations s'appliquent également lorsqu'on procède au démontage de pièces.

AVERTISSEMENT

Avant de débiter l'installation, assurez-vous que le véhicule est immobilisé et que le moteur est coupé.

AVERTISSEMENT

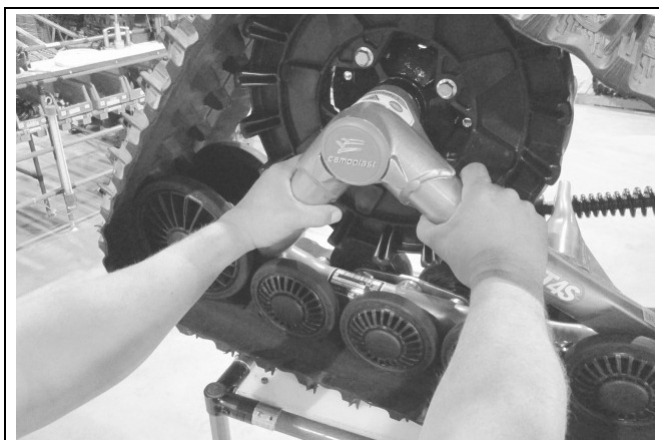
Afin d'éviter toute possibilité de brûlure, laisser le moteur et l'échappement refroidir avant de débiter l'installation du système.

Il est important de lire attentivement ce manuel avant de procéder à l'installation. Veuillez consulter les instructions d'installation accompagnant le système en ce qui concerne votre modèle de VTT.

Lorsque le système est enlevé et que les roues sont réinstallées, assurez-vous de réinstaller toutes les composantes d'origine (roues, garde, protecteur joint homocinétique, etc.) tel qu'elles étaient à l'état initial sur le véhicule.

AVERTISSEMENT

Pour éviter toute blessure aux mains lors de la manipulation des systèmes, nous vous recommandons de manœuvrer les systèmes aux emplacements indiqués à la photo suivante.



Installation

Effectuer toutes les tâches décrites dans les directives d'installation du véhicule. Ajuster l'angle d'attaque, l'alignement et la tension de la chenille de la façon décrite dans ce manuel. Essayer ensuite le véhicule et procéder à une vérification des ajustements après la première utilisation, réajuster au besoin.

Démontage

ATTENTION: En laissant les ancrages de bras stabilisateurs fixés aux bras de suspension, il peut en résulter des dommages graves au véhicule. Ne jamais laisser des composantes autres que les pièces de renfort de la plaque de protection et du repose-pied.

Au moyen d'un dispositif de levage, soulever le VTT et installer des supports appropriés. S'assurer que le véhicule est solidement immobilisé afin qu'on puisse y travailler.

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

Avant du véhicule : Déboulonner la partie supérieure (1) et inférieure (2) de l'ancrage anti-rotation et retirer l'ancrage du bras de suspension.

NOTE : Laisser l'ancrage (2) attaché au bras stabilisateur (3).

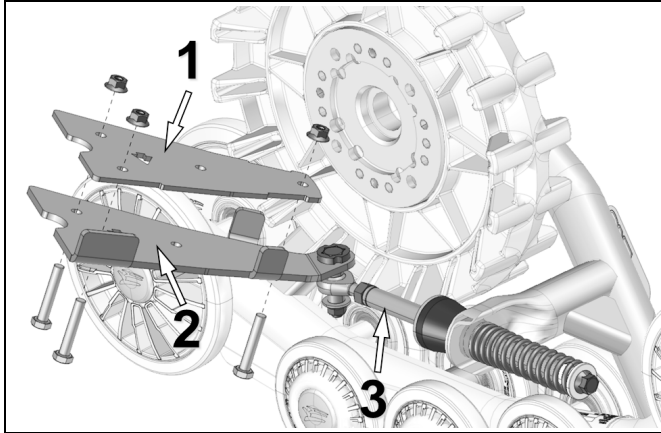


Figure 1

- Retirer les systèmes de traction.
- Réinstaller les roues.

Arrière du véhicule s'il est muni d'une suspension indépendante :

- Procéder de la même façon qu'à l'avant du véhicule.

Arrière du véhicule s'il est muni d'une suspension à essieu rigide ou avec bras longitudinal :

- Démontez le bras stabilisateur de la plaque de protection sous le véhicule ou de tout autre type d'ancrage.

NOTE : Vous pouvez laisser la plaque de protection en place.

- Retirer les systèmes de traction.
- Réinstaller les roues.

Réinstallation

Il est important de toujours nettoyer les moyeux de roue du VTT avant de procéder à l'installation des roues ou des systèmes de traction.

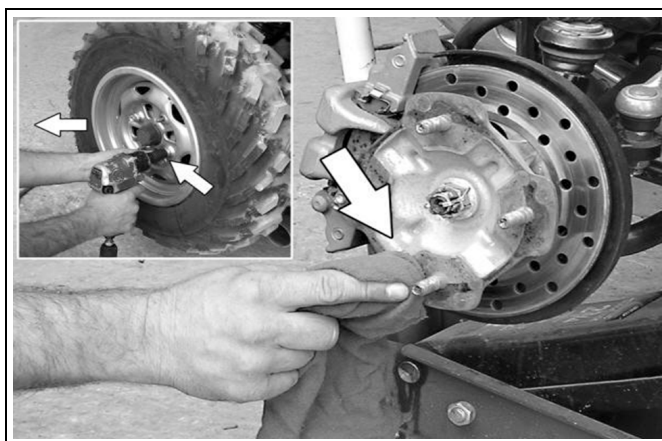


Figure 2

NOTE : Nettoyer les moyeux de roue.

- Réinstaller les systèmes de traction arrière.
- Réinstaller les systèmes de traction avant.
- Visser en croix au couple de serrage recommandé par le fabricant.
- Vérifier la tension de la chenille et ajuster, au besoin.
- Vérifier l'angle d'attaque des systèmes et ajuster, au besoin.
- Vérifier l'alignement et ajuster, au besoin.

NOTE : Pour plus de renseignements sur l'installation, consulter les « Directives d'installation » spécifiques à votre modèle de véhicule.

RÉGLAGES

IMPORTANT

Les ajustements des systèmes doivent obligatoirement être vérifiés suite à la première utilisation du véhicule. L'alignement, la tension des chenilles et les angles d'attaque des systèmes doivent être contre-vérifiés. De mauvais ajustements peuvent nuire aux performances du système et entraîner une usure prématurée de certaines composantes.

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

Angle d'attaque des systèmes avant

Ajuster l'angle d'attaque prescrit au niveau des systèmes avant. Procéder comme suit :

- Placer les poignées du guidon bien droites.
- Exercer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat sur le sol.
- Le bras stabilisateur (1) doit être fixé à l'ancrage avant (2) du véhicule. Voir la Figure 3.

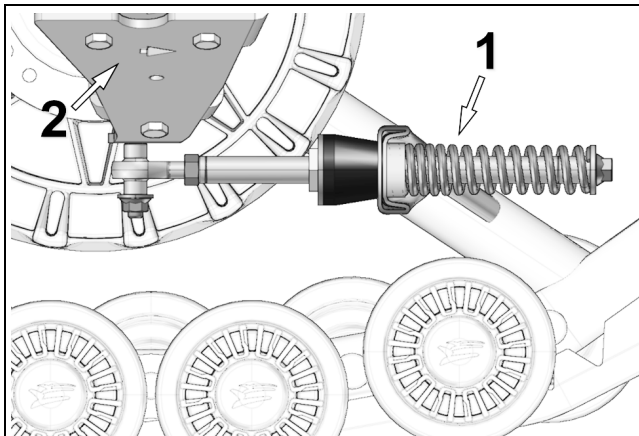


Figure 3

RÉGLAGES

- Vérifier que le boulon du ressort (1) est serré au couple recommandé [40 N•m] et que les composantes du bras stabilisateur sont dans le bon ordre. Voir la Figure 4.

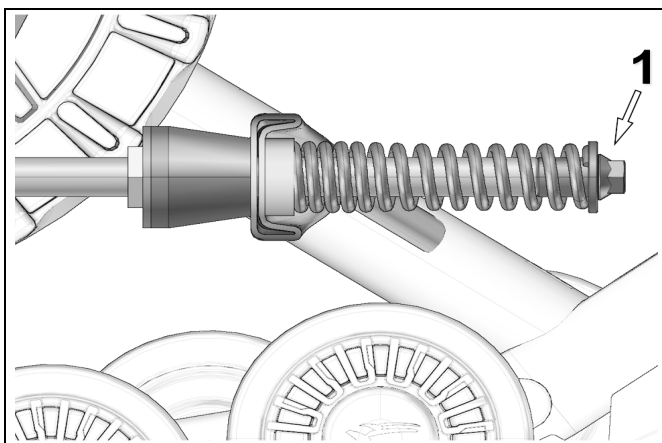


Figure 4

- Positionner une barre plate sur les deux roues arrière du système de traction et mesurer ensuite la hauteur au sol à l'aide d'une règle comme montré à la Figure 5.

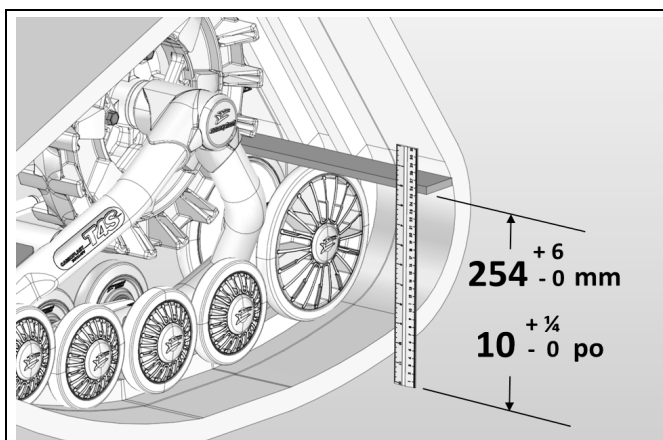


Figure 5

- Desserrer le contre-écrou (1) de l'embout à rotule. Ajuster la longueur de l'embout (2) en tournant l'écrou au bras stabilisateur (3) pour obtenir un ajustement de **254 mm [10 po]** au dessus du sol. Voir la Figure 6.

NOTE : Avant chaque mesure de l'ajustement, exercer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat au sol.

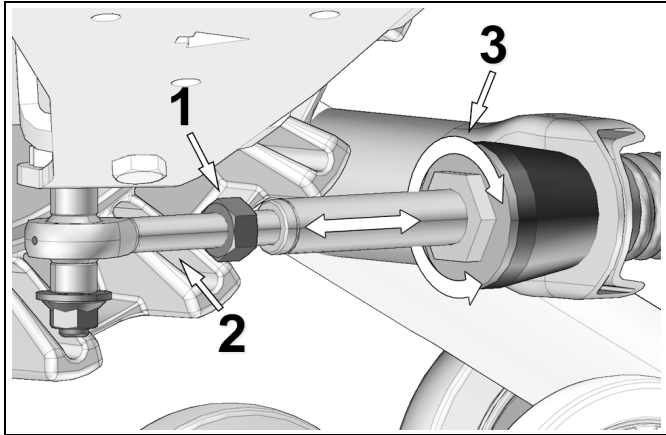


Figure 6

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1). Voir la Figure 7.

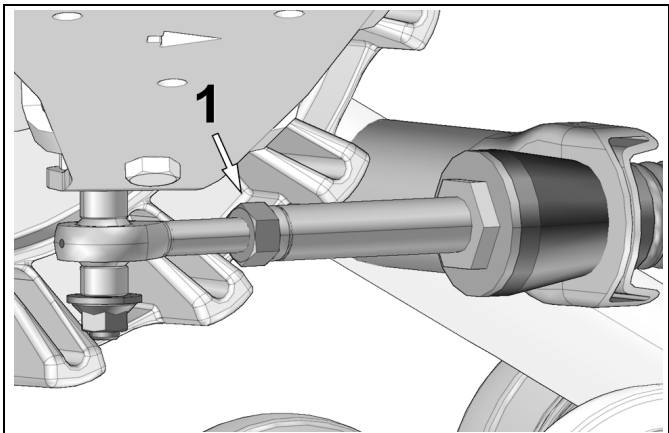


Figure 7

RÉGLAGES

Principes de réglage (systèmes avant) :

- Un ajustement de plus de **254 mm [10 po.]** mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de faciliter la direction et de produire un effet d'instabilité à haute vitesse.
- Un ajustement de moins de **254 mm [10 po.]** mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de raffermir la direction, et d'augmenter la stabilité à haute vitesse.

NOTE : Une fois les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes avant terminés, revérifier les mesures afin de confirmer les ajustements.

Angle d'attaque des systèmes arrière

Pour obtenir l'angle d'attaque prescrit au niveau des systèmes arrière, procéder comme suit :

Véhicule muni d'une suspension à essieu rigide ou avec bras longitudinal

- Le bras stabilisateur doit être fixé au système de traction (1) et à l'ancrage arrière (2) installé sur le véhicule. Voir les figures 8 et 9 .

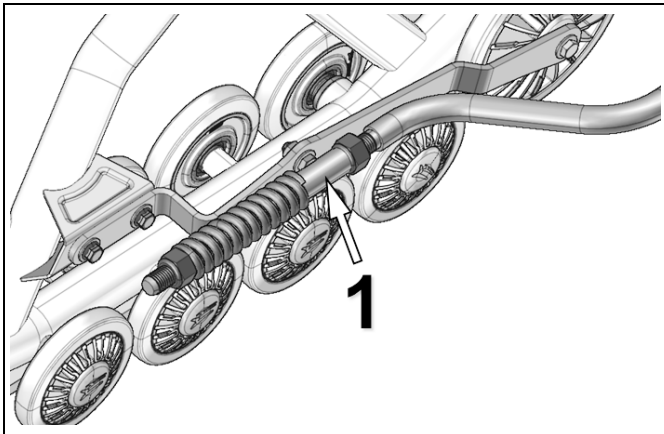


Figure 8

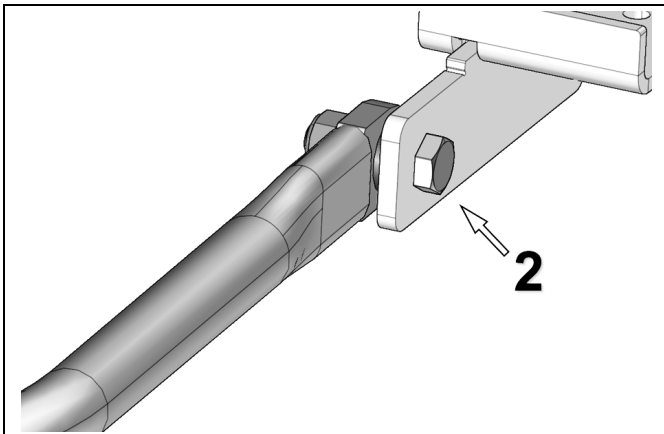


Figure 9

RÉGLAGES

- Dévisser l'écrou (1) comprimant le ressort du bras stabilisateur. Voir la Figure 10

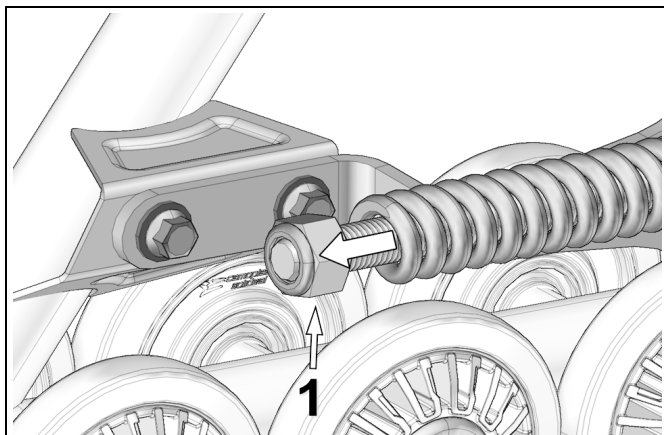


Figure 10

- Régler l'écrou (2) afin de produire une distance de 10 mm entre le guide du bras stabilisateur et l'écrou, comme le montre la Figure 11.

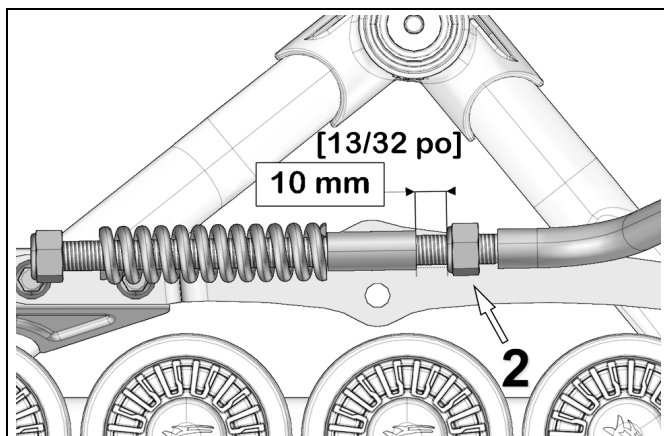


Figure 11

- Tourner l'écrou (1) jusqu'à ce qu'il soit en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou de 1,5 tour. Voir la Figure 12.

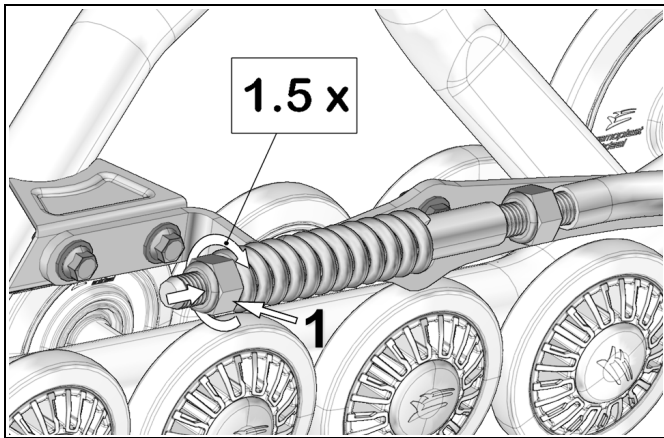


Figure 12

- **IMPORTANT** : Contre-vérifier la distance minimum de 10 mm [13/32 po] entre l'écrou et le guide du bras stabilisateur. Réajuster au besoin. Voir la Figure 13.

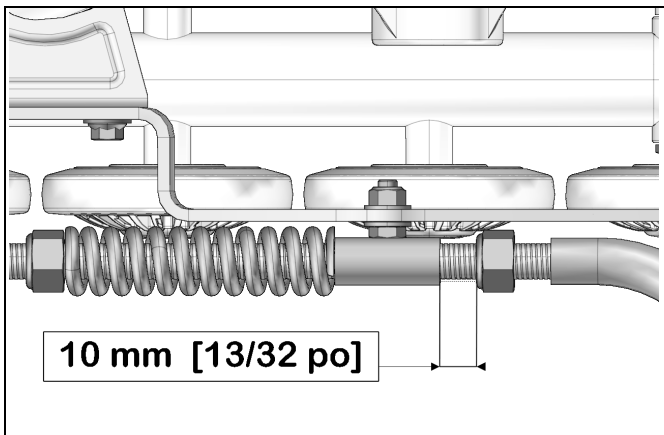


Figure 13

Véhicule à suspension indépendante (SI)

- Le bras stabilisateur (1) doit être fixé à l'ancrage arrière (2) du véhicule. Voir la Figure 14.

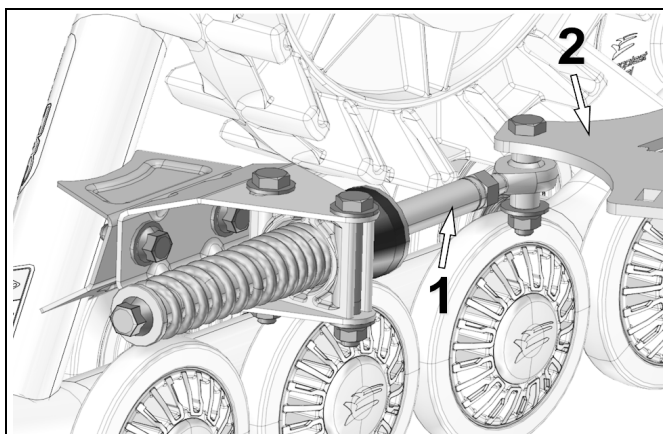


Figure 14

- Vérifier que le boulon du ressort (1) est serré au couple recommandé [40 N•m] et que les composants du bras stabilisateur sont dans le bon ordre. Voir la Figure 15.

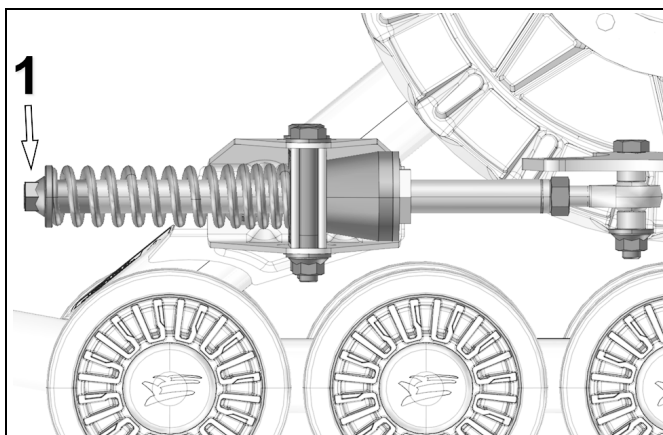


Figure 15

- Desserrer les boulons (1) et (2) de l'ancrage anti-pivot afin de permettre à la pièce de support (3) de pivoter. Voir la Figure 16.

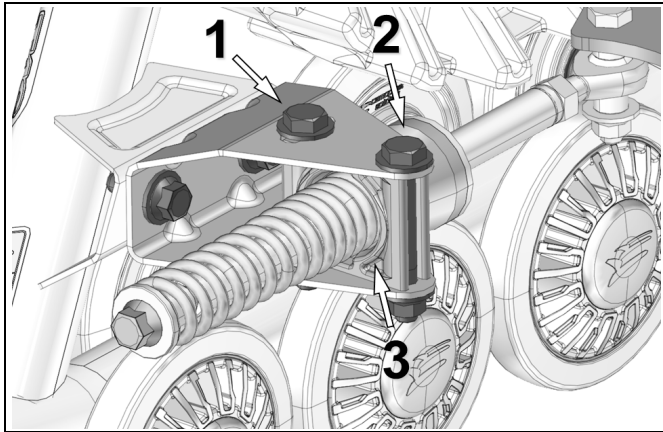


Figure 16

- Desserrer le contre-écrou (1) de l'embout à rotule. Ajuster la longueur de l'embout à rotule de sorte qu'il n'y ait aucune pression sur le cône de caoutchouc (2). Voir la Figure 17.

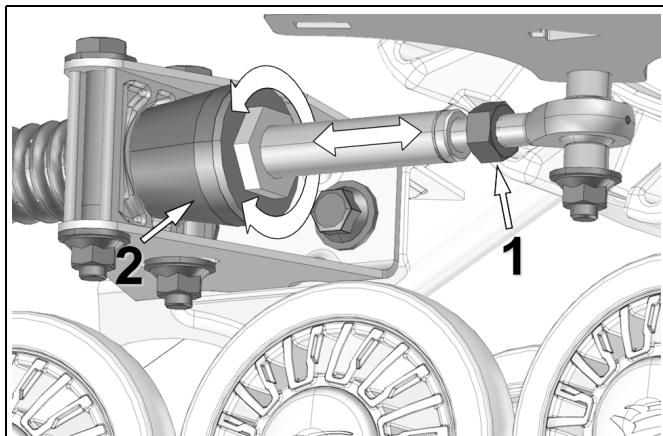


Figure 17

RÉGLAGES

- Positionner le support pivotant de l'ancrage anti-rotation à 90° (perpendiculaire) au bras stabilisateur. Serrer ensuite les deux boulons de fixation de l'ancrage anti-rotation (1) et (2) à un couple de 50 N-m. Voir la Figure 18.

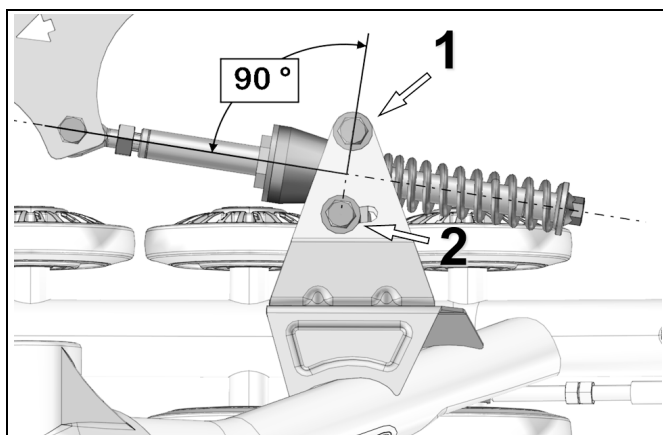


Figure 18

- Ajuster la longueur de l'embout à rotule (1) en tournant l'écrou au bras stabilisateur jusqu'à ce que le cône de caoutchouc (2) entre légèrement en contact avec le support pivotant (3). Voir la Figure 19.

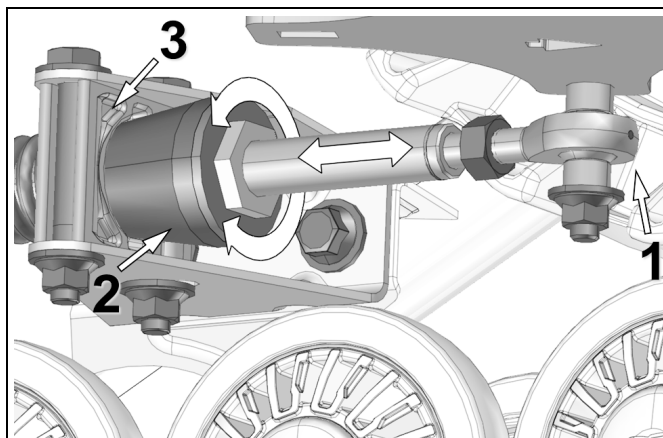


Figure 19

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1). Voir la Figure 20.

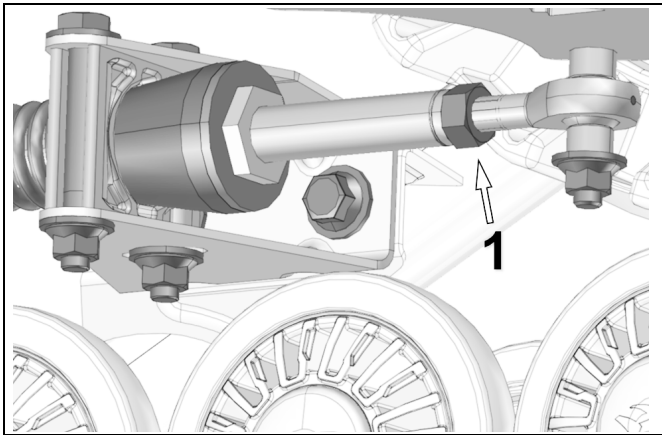


Figure 20

NOTE : Une fois que les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes arrière sont terminés, contre-vérifier les ajustements.

Principes de réglage (systèmes arrière) :

- Un jeu plus élevé au niveau du cône de caoutchouc permet au véhicule de mieux surmonter les obstacles et de mieux flotter en **marche avant** dans la neige profonde et poudreuse.
- En comprimant le cône de caoutchouc, on prévient les contacts possibles avec le marche-pied. Un cône de caoutchouc comprimé nuit au bon fonctionnement des systèmes.

Alignement

On exige d'ajuster le parallélisme lorsque que le VTT est placé sur le sol, en déplaçant celui-ci vers l'avant sur environ 3 mètres [10 pi.] pour ensuite mesurer le parallélisme. Voir la Figure 21.

NOTE : Chaque fois qu'on doit vérifier la mesure, conduire en marche arrière et repartir ensuite en marche avant sur environ 3 mètres [10 pi.].

NOTE : Vérifier l'état des composantes de la conduite avant d'effectuer l'ajustement du parallélisme. Des composantes endommagées vont empêcher un ajustement adéquat et nuire au bon fonctionnement du système.

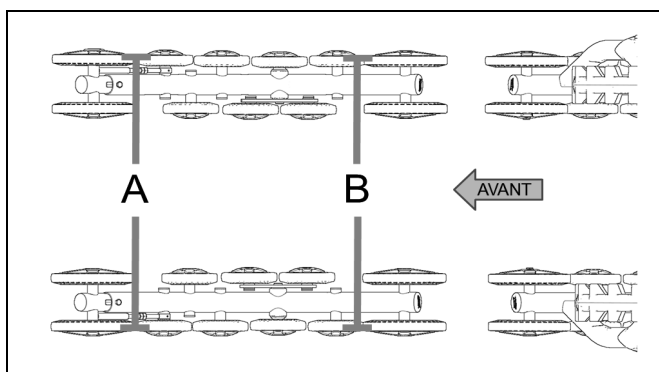


Figure 21

La **mesure A** représente la distance entre les roues extérieures de l'arbre avant.

La **mesure B** représente la distance entre le roues extérieures de l'arbre arrière.

$$A - B = \pm 3 \text{ mm } [1/8 \text{ po.}]$$

Pour effectuer ces ajustements sur le VTT, débloquer premièrement l'écrou (1) de chaque barre d'accouplement sur le VTT et visser ou dévisser ensuite la tige de direction (2) d'un nombre égal de tours des deux côtés du véhicule.

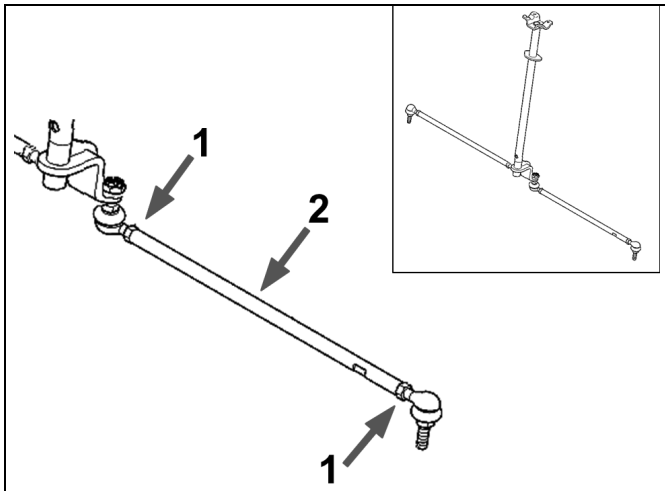


Figure 22

Tension de la chenille

⚠ AVERTISSEMENT

Le boulon du tensionneur ne doit jamais être desserré lors de l'ajustement de la tension de la chenille. Ce boulon permet l'assemblage et l'alignement du tensionneur au châssis, le tensionneur doit obligatoirement être réaligné lorsque ce boulon est desserré.

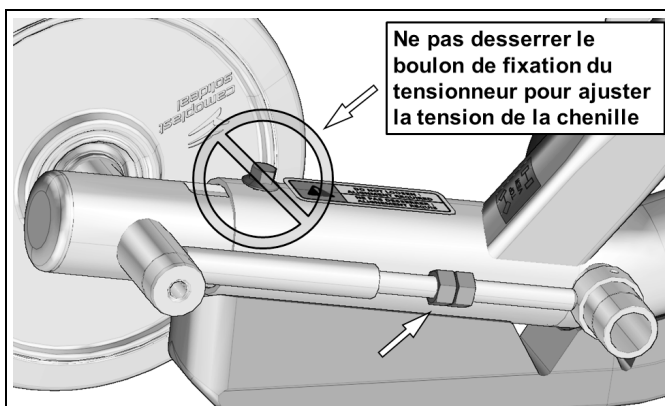


Figure 23

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou d'ajustement (1) pour régler la tension de la chenille. Voir la Figure 24.

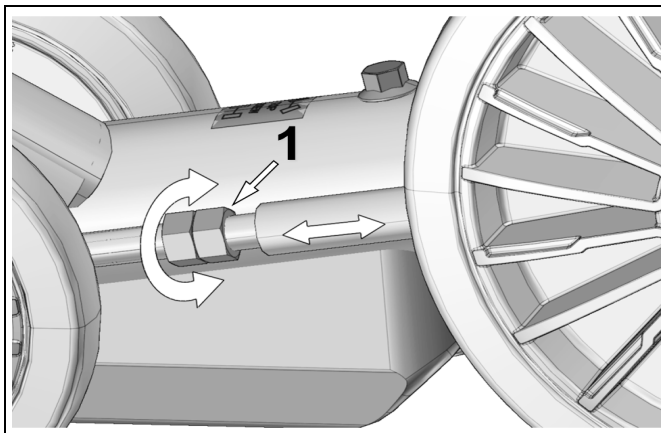


Figure 24

Le tableau suivant indique la force (1) appliquée et la flèche (2) qui doit se produire pour ajuster adéquatement la tension des chenilles. Voir la Figure 26 :

Saison	Chenille	Force	Déflexion
Été	Avant	15 kg	19 mm
	Arrière	15 kg	19 mm
Hiver (neige)	Avant	11 kg	19 mm
	Arrière	11 kg	19 mm

NOTE : L'outil de vérification de la tension de chenille à la Figure 25 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire autorisé Camoplast Chenilles Haute Performance. Le numéro de pièce est 2000-00-3125.

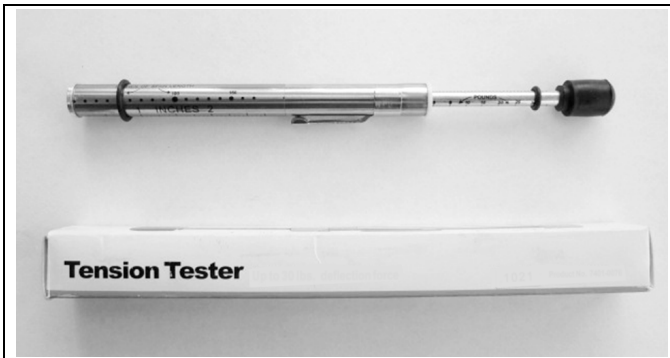


Figure 25

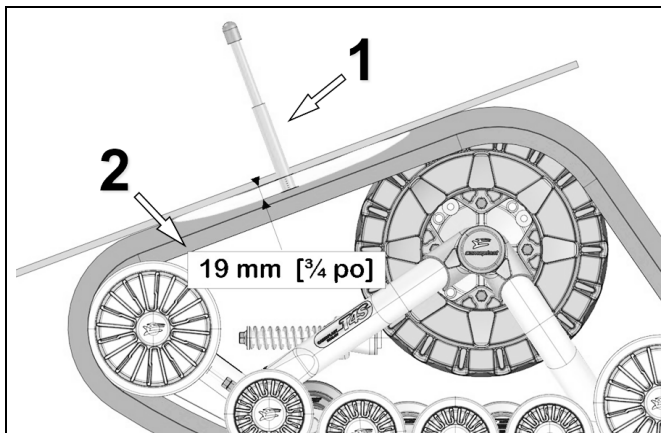


Figure 26

RÉGLAGES

Principes de réglage :

- Si la tension est plus élevée au niveau de la chenille, il est moins probable que celle-ci déraille et on réduit également les risques de glissement au niveau du barbotin (lors d'un usage extrême seulement).
- Une tension moins élevée au niveau de la chenille améliore le rendement, le roulement et l'économie de carburant (lors d'un usage à des fins récréatives).

Vérification finale

Conduire le véhicule à basse vitesse sur une distance de 1,5 km [1 mille]. Évaluer le rendement des systèmes et ajuster ensuite, au besoin.

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

AVERTISSEMENT

Le boulon du tensionneur ne doit jamais être desserré lors de l'ajustement de la tension de la chenille. Ce boulon permet l'assemblage et l'alignement du tensionneur au châssis, le tensionneur doit obligatoirement être réaligné lorsque ce boulon est desserré.

Si possible, placer le véhicule sur une surface plane et au niveau (ou sur un dispositif de levage approprié). Arrêter le moteur.

Procéder comme suit :

- Régler le tensionneur de chenille au minimum. Voir la Figure 27.

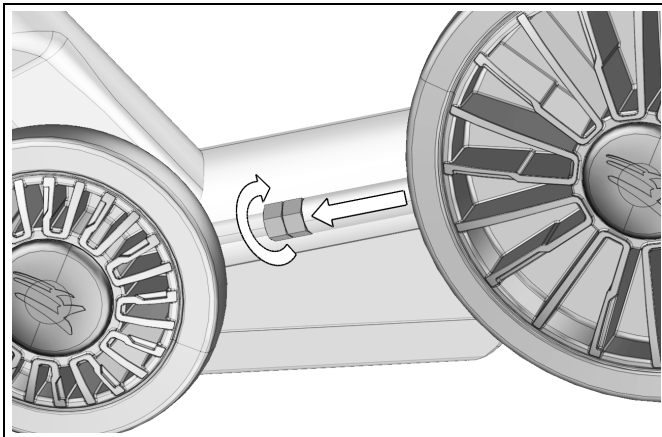


Figure 27

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

- Enlevez les deux roues de 202 mm (1) du côté opposé au tensionneur de chenille. Voir la Figure 28.
- Si on travaille sur les systèmes de traction arrière, enlever les deux roues de 134 mm adjacentes aux roues de 202 mm.

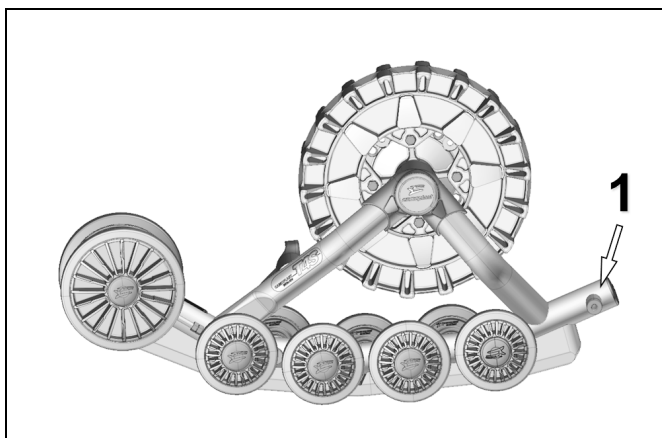


Figure 28

- Installer la chenille de caoutchouc. Voir la Figure 29.

NOTE : La chenille avant peut être installée dans les deux sens. Pour la chenille arrière, suivre l'indication de sens inscrite sur la chenille.

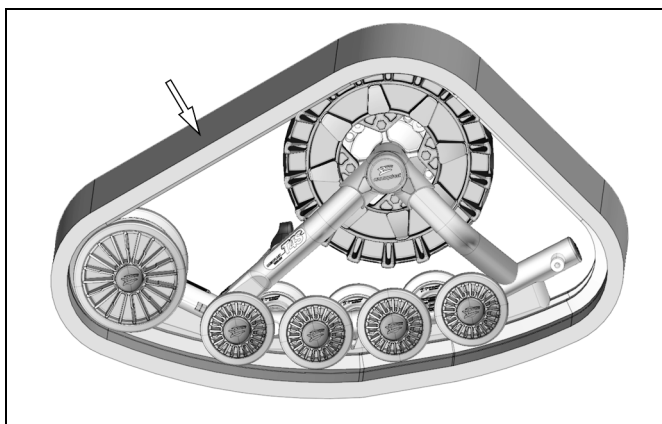


Figure 29

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

- Réinstaller les roues de 202 mm (1). Voir la Figure 30.
- Pour les systèmes de traction arrière, réinstaller les roues de 134 mm.

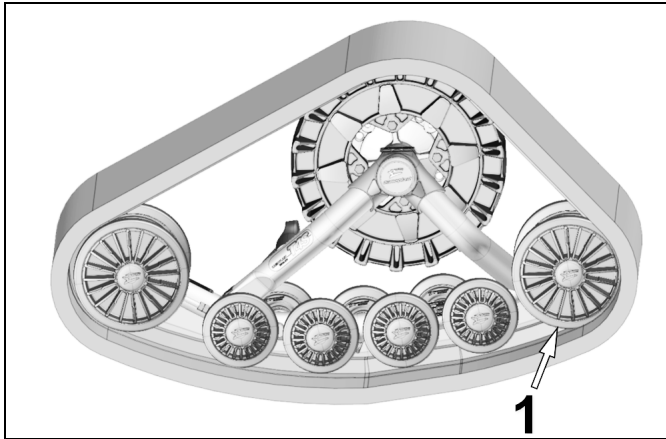


Figure 30

- Ajuster la tension de la chenille. Référez-vous à la section « Tension de la chenille » à la page 35.

PÉRIODE DE RODAGE

Une période de rodage est nécessaire afin de permettre aux composantes du système un bon agencement des pièces les unes par rapport aux autres..

Pendant la période de rodage de 4 heures ou 80 kilomètres, suivre les recommandations suivantes :

- Ne pas rouler dans des conditions sèches et propres. (par exemple : asphalte, champ de foin, etc.).
- Amorcer les virages serrés à très basse vitesse : (10 km/h maximum vitesse réelle).

PÉRIODE DE RODAGE				
VÉRIFICATION	INSTALLATION	1 ^{re} HEURE 15 km/h MAX Vitesse réelle	2 ^e HEURE 25 km/h MAX Vitesse réelle	3 ^e HEURE 35 km/h MAX Vitesse réelle
INSPECTION VISUELLE	X	X	X	X
TENSION - CHENILLES	X	X		
ANGLE D'ATTAQUE - SYSTÈMES	X	X		
ALIGNEMENT	X			X
COUPLE DES BOULONS				X

Une période de rodage **adéquate** doit être réalisée dans un environnement lubrifié telles que l'eau, la boue, la neige, les terrains mous, le sable, la poussière, etc.

Une période de rodage **inadéquate** peut générer de la fumée, des odeurs de caoutchouc brûlé ainsi que des dépôts de plastique sur le barbotin et/ou le cadre.

REEMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR

AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser d'outils à impulsion pour effectuer le remplacement de roulette.

Utiliser l'extracteur Camoplast #2000-00-1050 (Figure 31), ainsi que la procédure suivante pour effectuer le remplacement :

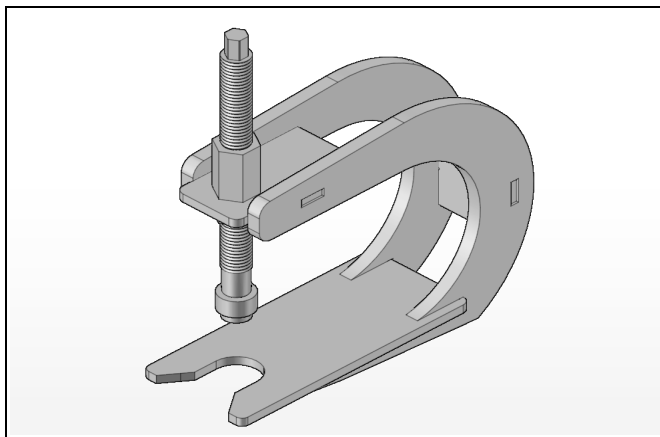


Figure 31

- Enlever le capuchon de caoutchouc de la roulette. Si la roulette est maintenue en place par un boulon, dévisser celui-ci et enlever simplement la roulette.
- S'il n'y a pas de boulon, utilisez l'outil extracteur de roue.

REEMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR

- Placer l'extracteur sous la roulette tel qu'illustré à la Figure 32 puis visser la tige filetée de celui-ci pour retirer la roulette.

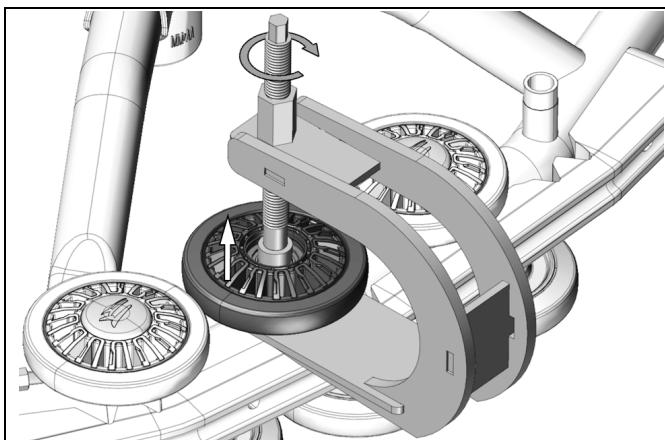


Figure 32

- Frapper la tige au marteau afin de créer une fréquence à la tige qui libérera la roulette. Resserrer la tige sur la roulette si nécessaire. Répéter jusqu'à ce que la roulette soit libre.
- Insérer la nouvelle roulette sur l'arbre jusqu'à l'épaulement.

MAINTENANCE

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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 aux systèmes 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.

NOTE : Camoplast Chenilles Haute Performance recommande de ne pas utiliser de solvant de nettoyage pour freins afin de nettoyer le système de traction. Cela pourrait endommager les composants d'étanchéité ainsi que les autocollants.

Pour obtenir un rendement optimal et assurer une durabilité maximale, consulter le tableau d'entretien à la page suivante :

Pour plus de précision sur les maintenances du programme d'entretien, consulter les spécifications d'entretien à la page 46.

UTILISATION EN CONDITIONS HIVERNALES NORMALES									
MAINTENANCE			INITIALE		PERIODIQUE				
AVANT L'UTILISATION	A 10 HEURES	A 20 HEURES	AUX 25 HEURES	AUX 40 HEURES	AUX 50 HEURES	AUX 100 HRS / ANNUEL			
SYSTÈME - INSPECTION VISUELLE	INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER			NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER			
SYSTÈME - AJUSTEMENTS	AUSTER		INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			
SYSTÈME - ALIGNEMENT DU VÉHICULE	AUSTER		INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			
SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS						INSPECTER / AUSTER			
CHENILLE - TENSION	AUSTER		INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			
CHENILLE - USURE						INSPECTER			
ROUES - USURE LATÉRALE				INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER			
ROUES - ROULEMENTS		INSPECTER	LUBRIFIER		INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER			
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE						LUBRIFIER			
CHASSIS - ROULEMENTS DES MOYEURS					INSPECTER	REMPACER			
CHASSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU					LUBRIFIER	INSPECTER / REMPLACER			
CHASSIS - USURE DES GUIDES				INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER			
CHASSIS - TANDEMS						INSPECTER			
CHASSIS - FISSURES						INSPECTER			
BARROTIN - USURE						INSPECTER			
ANTIRATAT - LUBRIFICATION					NETTOYER / LUBRIFIER	NETTOYER / LUBRIHER			
ANTIRATAT - COUPLE BOULONS		INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER			
ANTIRATAT - FISSURES, DÉFORMATION						INSPECTER			
VÉHICULE - COUPLE BRAS SUSPENSION		INSPECTER / AUSTER			INSPECTER	INSPECTER / AUSTER			
VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE		INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER			
UTILISATION COMMERCIALE / INDUSTRIELLE / CONDITIONS ABRASIVES									
INITIALE			PERIODIQUE						
AVANT L'UTILISATION	A 10 HEURES	A 20 HEURES	AUX 25 HEURES	AUX 40 HEURES	AUX 50 HEURES	AUX 100 HRS / ANNUEL			
SYSTÈME - INSPECTION VISUELLE	INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER		NETTOYER / INSPECTER		NETTOYER / INSPECTER			
SYSTÈME - AJUSTEMENTS	AUSTER					INSPECTER / AUSTER			
SYSTÈME - ALIGNEMENT DU VÉHICULE	AUSTER		INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			
SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS		INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER			
CHENILLE - TENSION	AUSTER				INSPECTER / AUSTER				
CHENILLE - USURE				INSPECTER		INSPECTER / AUSTER			
ROUES - USURE LATÉRALE	INSPECTER		INSPECTER			INSPECTER			
ROUES - ROULEMENTS		INSPECTER		INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER			
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE		LUBRIFIER		LUBRIFIER		LUBRIFIER			
CHASSIS - ROULEMENTS DES MOYEURS					INSPECTER	REMPACER			
CHASSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU			NETTOYER / LUBRIFIER			REMPACER			
CHASSIS - USURE DES GUIDES				INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER			
CHASSIS - TANDEMS					INSPECTER	INSPECTER			
CHASSIS - FISSURES						INSPECTER			
BARROTIN - USURE						INSPECTER / REMPLACER			
ANTIRATAT - LUBRIFICATION	LUBRIFIER		LUBRIFIER			LUBRIFIER			
ANTIRATAT - COUPLE BOULONS		INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER			
ANTIRATAT - FISSURES, DÉFORMATION			INSPECTER			INSPECTER			
VÉHICULE - COUPLE BRAS SUSPENSION		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			
VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER			INSPECTER / AUSTER			

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 réajustées selon les recommandations d'ajustement du fabricant, référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Lubrifier** : La ou les composantes visées ont besoin d'être lubrifiées selon les recommandations du fabricant. Référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Remplacer** : La ou les composantes visées doivent obligatoirement être remplacées pour éviter des bris majeurs.

Maintenance - Spécifications

Système

- **Inspection visuelle** : Inspecter visuellement chacun des systèmes afin de détecter tout défaut ou anomalie pouvant nuire au bon fonctionnement.
- **Ajustement** : Effectuer ou vérifier les réglages de l'angle d'attaque des systèmes selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Réglages » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 22.
- **Alignement du véhicule** : Effectuer ou vérifier les réglages (alignement du véhicule) des systèmes selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Alignement » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 33.
- **Couple des boulons** : Vérifier le couple des boulons critiques identifiés aux vues explosées du système. Voir la section centrale du *Manuel de l'utilisateur*.

NOTE : 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.

Chenille

- **Tension** : Effectuer ou vérifier les réglages de la tension des chenilles des systèmes selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Tension de la chenille » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 35.
- **Usure** : Vérifier l'usure et l'état générale des chenilles des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 58.

NOTE : Une chenille endommagée peut entraîner l'usure prématurée des composants des systèmes.

Roues

- **Usure latérale** : Vérifier l'usure latérale des roues des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 58. Remplacer la ou les roues si l'usure est trop importante.
- **Roulements** : Vérifier que les roulements des roues ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation, remplacer les roues si elles montrent une de ces déficiences.
- **Lubrification joint étanche** : Les joints d'étanchéité des roues doivent être nettoyés de toute saleté ou contaminant et lubrifiés selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 51. Si un joint d'étanchéité montre une déficiences, il doit être remplacé.

NOTE : Une lubrification aux fréquences prescrites permet de maintenir une étanchéité optimale des joints d'étanchéité des roues et d'augmenter la durée de vie de celles-ci.

Châssis

- **Roulements de moyeu** : Vérifier que les roulements du moyeu ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation, les roulements doivent obligatoirement être remplacés s'ils montrent une déficiences.

NOTE : Toujours remplacer les deux roulements à la fois lors d'un remplacement.

- **Joint d'étanchéité-roulement de moyeu** : Selon les recommandations de la charte de maintenance, le joint étanche du moyeu doit être nettoyé et lubrifié. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 52.

NOTE : Une lubrification aux fréquences prescrites permet de maintenir une étanchéité optimale du joint d'étanchéité du moyeu et d'augmenter la durée de vie des roulements du moyeu.

- **Usure des guides** : Vérifier l'usure des guides des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 60. Remplacer les guides si l'usure est trop importante.
- **Tandems** : Vérifier l'état des cônes de caoutchouc des tandems des systèmes avant et des axes de roue des systèmes arrière. S'ils montrent une usure ovale de l'alésage du centre, ils doivent obligatoirement être remplacés.
- **Fissures** : Inspecter visuellement les châssis des systèmes afin de détecter toute présence de fissure ou défauts pouvant nuire au bon fonctionnement.

Barbotin

- **Usure** : Vérifier l'usure des barbotins des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 61. Remplacer si l'usure est trop importante.

Antirotation

- **Lubrification** : Selon les recommandations de la charte de maintenance, les antirotations doivent être nettoyés et lubrifiés. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 55.
- **Couple des boulons** : Vérifier aux intervalles recommandés de la charte de maintenance le couple des boulons de fixation des ancrages et des bras antirotation des systèmes.
- **Fissures, déformation** : Inspecter visuellement les antirotations des systèmes afin de détecter toute présence de fissure ou déformation pouvant nuire au bon fonctionnement. Remplacer les composantes si elles sont endommagées.

AVERTISSEMENT

Après une utilisation extrême dans l'eau, la boue, la neige fondante, etc. et lors de l'inspection annuelle des roulements du cadre, prendre note que les roulements ne peuvent être regraissés de la même façon que les roulements de motoneige. S'ils doivent être entretenus ou réparés, il faudra alors complètement remplacer la roue en question. Certaines pièces (p. ex. roulettes de 134 mm) requièrent des outils spéciaux pour les démonter. Veuillez utiliser des outils spécialisés afin d'éviter tout dommage aux composantes et les risques de blessure.

ATTENTION: Lors du nettoyage des systèmes de chenille avec un jet à pression, prendre soin de garder le jet loin des capuchons et des joints d'étanchéité des roues, roulettes et moyeux de roue.

ATTENTION: Vérifiez l'état des deux cônes de caoutchouc sur les tandems. Si on remarque une usure ovale des alésages des cônes il faut remplacer les cônes. Remplacer aussi le boulon et la rondelle.

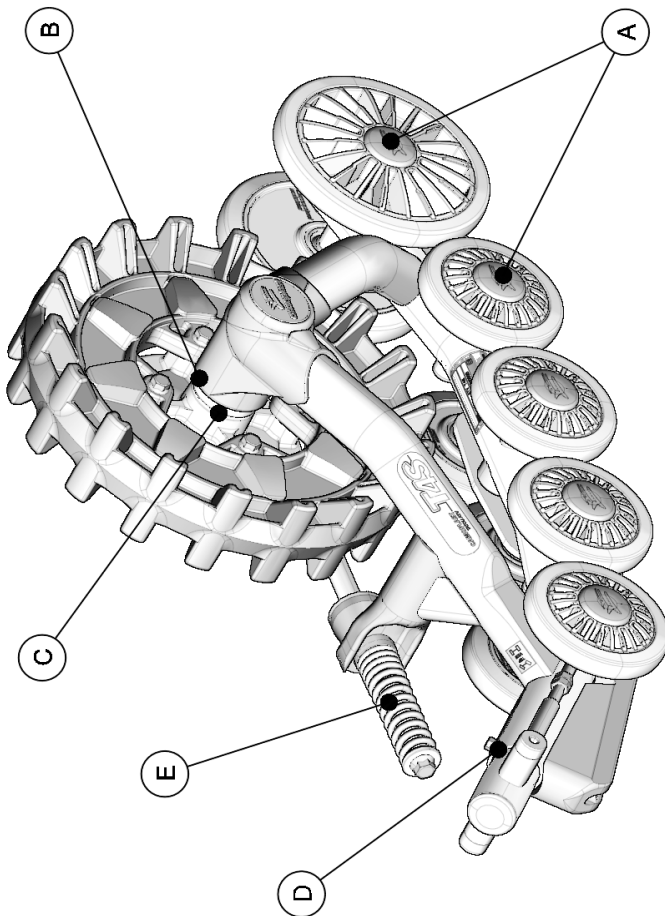
ATTENTION: Les roulements des moyeux doivent être inspectés et remplacés, au besoin. Les roulements qui doivent être remplacés sont identifiés par la restriction ou le bruit qu'ils causent lorsqu'on fait tourner le moyeu.

ATTENTION: Le ressort et la tige des bras stabilisateurs doivent être graissés avec un lubrifiant à chaîne de motocyclette en aérosol ou équivalent.

ATTENTION: On doit toujours remplacer la rondelle lorsqu'on démonte le moyeu de roue. Au remontage du moyeu, il faut utiliser une pâte de blocage de filets de type Loctite 263 ou équivalent sur le boulon M12-1.75 fixant le moyeu au châssis.

ATTENTION: Pour démonter le boulon de fixation du moyeu, utiliser une barre de force pour éviter tout bris du boulon. Ne pas utiliser d'outil à impulsion.

LUBRIFICATION



LUBRIFICATION

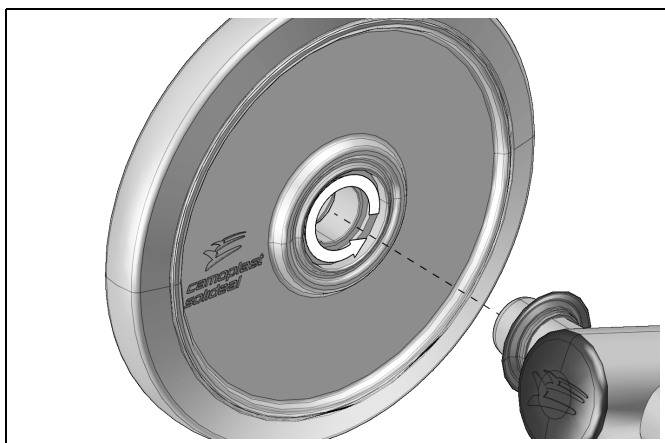
Le tableau du programme de maintenance à la p. 45 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.

NOTE : Utiliser une graisse de type synthétique anti-friction qui a une grande résistance à l'eau et à l'usure. La graisse Aerochem MF est recommandée.

RÉFÉRENCE « A »

LUBRIFICATION DES ROUES 134 MM ET 202 MM

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc (centimètre cube) de graisse sur la partie interne en acier (rondelle), uniforme sur toute la circonférence (360°).

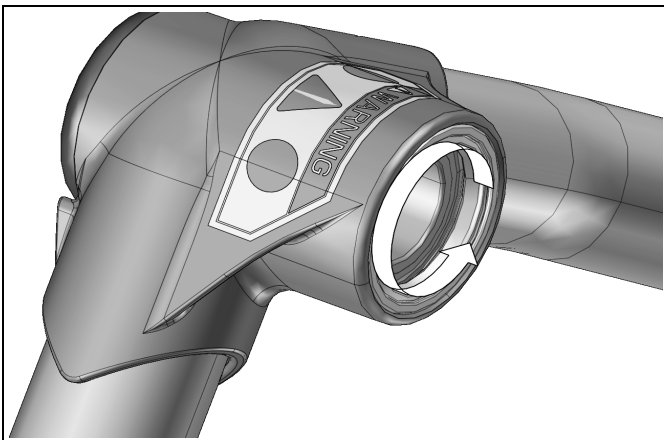


NOTE : Certaines roues 134 mm requièrent un outil spécial au démontage. Se référer à la section « Remplacement d'une roulette avec extracteur » à la page 42 du « Manuel de l'utilisateur ».

RÉFÉRENCE « B »

LUBRIFICATION DU JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DU MOYEU

Appliquer une quantité de 1.5 à 2 cc (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint d'étanchéité du moyeu, uniformément sur toute la circonférence (360°).

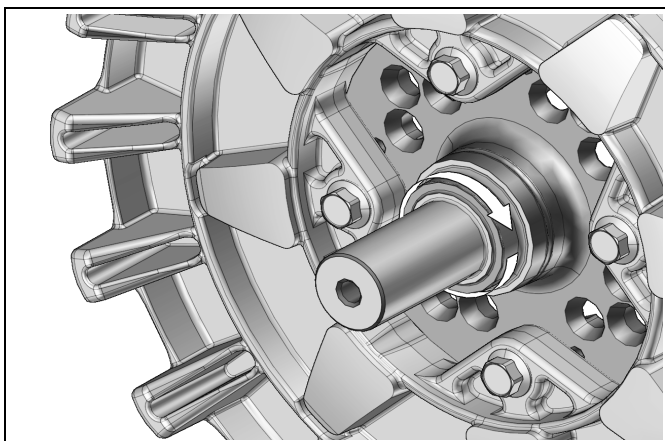


IMPORTANT : Le joint du moyeu ne doit pas dépasser du moyeu de roue, il doit être inséré jusqu'à ce qu'il soit parfaitement à égalité avec le moyeu.

RÉFÉRENCE « C »

LUBRIFICATION DE LA « SPEEDY SLEEVE » DU MOYEU

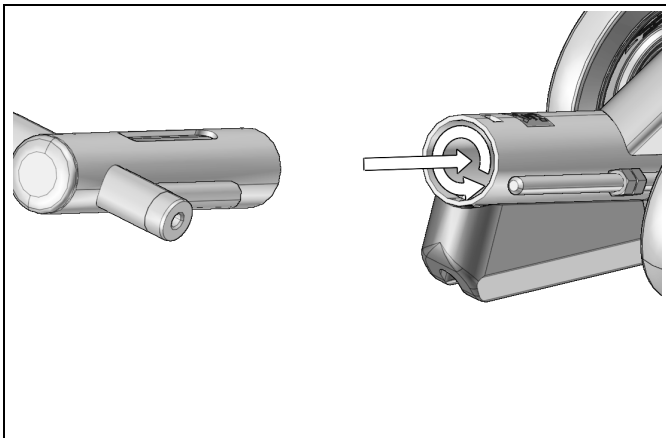
Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc (centimètre cube) de graisse sur la « speedy sleeve » du moyeu, sur toute sa largeur et sur toute la circonférence (360°).



RÉFÉRENCE « D »

TUBE CHÂSSIS - CÔTÉ TENSIONNEUR

Appliquer une mince couche de graisse, d'huile ou de lubrifiant en aérosol à l'intérieur du tube du châssis, uniformément sur toute la circonférence (360°) et sur une longueur de 12 à 15 cm [5 à 6 po].



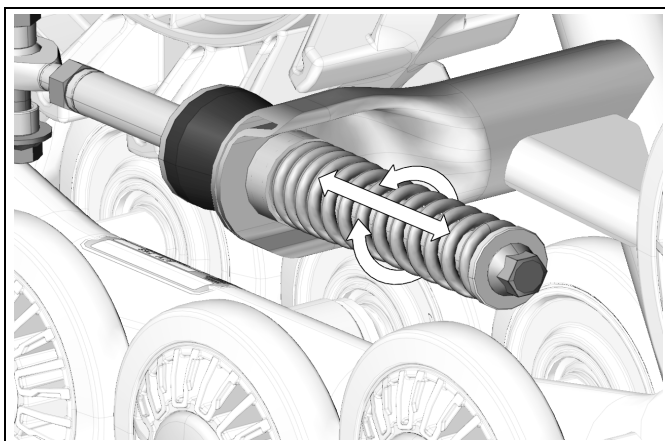
IMPORTANT : L'application de lubrifiant à l'intérieur du tube du châssis sert à éviter que l'intérieur du tube ne se corrode et que la queue du tensionneur soit libre de mouvement lors de l'ajustement de la tension de la chenille.

RÉFÉRENCE « E »

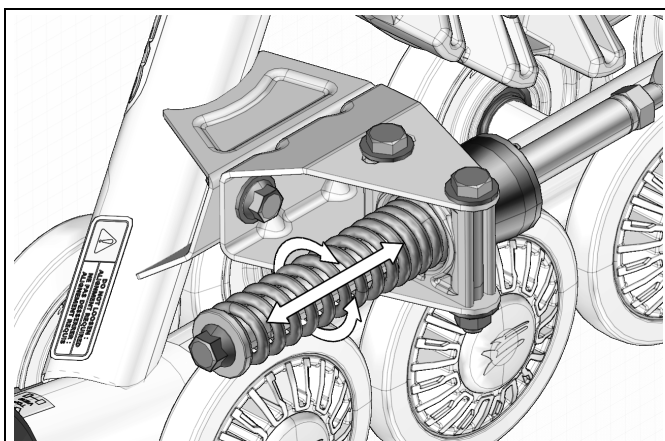
LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS

Appliquer une graisse en aérosol (p. ex. graisse pour chaîne de motocyclette) tout autour du ressort du bras stabilisateur et sur toute sa longueur.

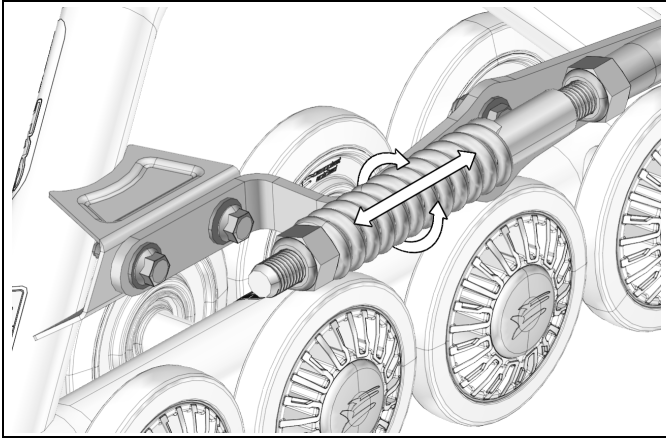
SYSTÈMES AVANT



SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION INDÉPENDANTE



SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION RIGIDE



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 les systèmes de traction.

NOTE : Utiliser une pâte de blocage de filet de type Loctite 263 ou son équivalent aux endroits indiqués dans les vues explosés du manuel.



AVERTISSEMENT

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

REMISAGE

La meilleure façon de remiser le système consiste à déposer chaque cadre sur le côté, à l'abri des rayons directs du soleil.

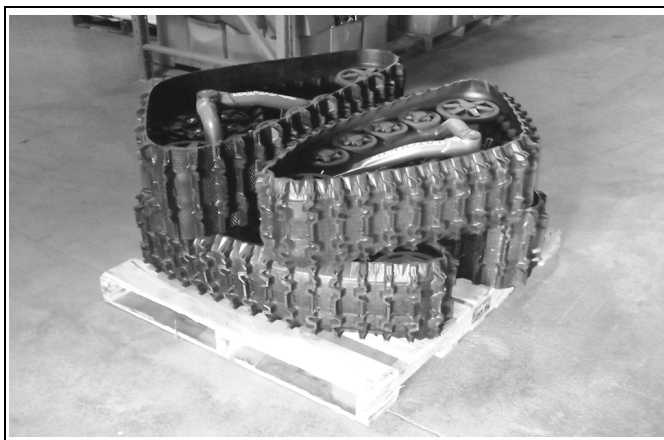


Figure 33

NOTE : Avant de remiser les systèmes de traction, il est recommandé de verser 10 cc d'huile sous les capuchons de roue pour aider à prévenir la corrosion.

USURE

Roulette

Vérifier l'usure des roulettes principalement au niveau de la bande de guidage intérieure (Figure 34). La roulette est à remplacer lorsque le revêtement de caoutchouc est suffisamment usé pour permettre d'apercevoir la structure de plastique interne, tel qu'illustré à la Figure 35-2 (roulette neuve sur la Figure 35-1) ou lorsque l'épaisseur de la roulette au niveau de la bande de roulement atteint une dimension de 17 mm [21/32 po.] -- (Figure 36, 20.5 mm [13/16 po.] à l'état neuf). Une roulette trop usée n'offrira plus le support nécessaire pour le guidage de la chenille.

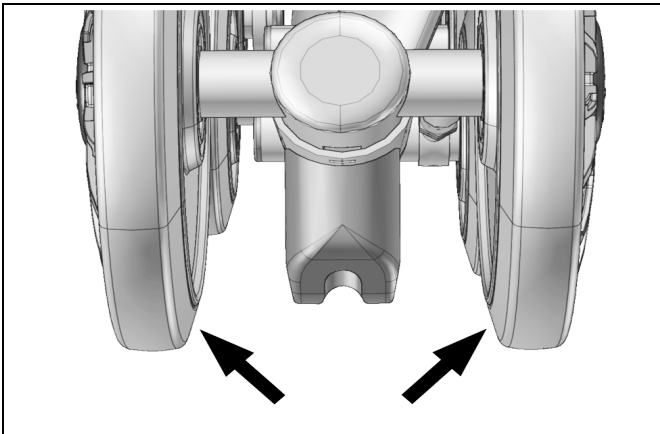


Figure 34

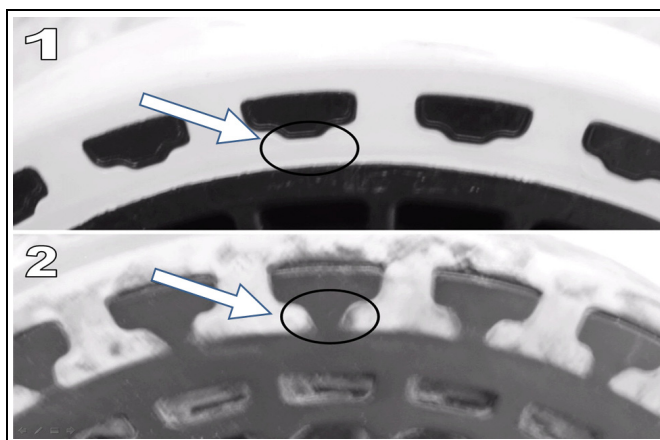


Figure 35

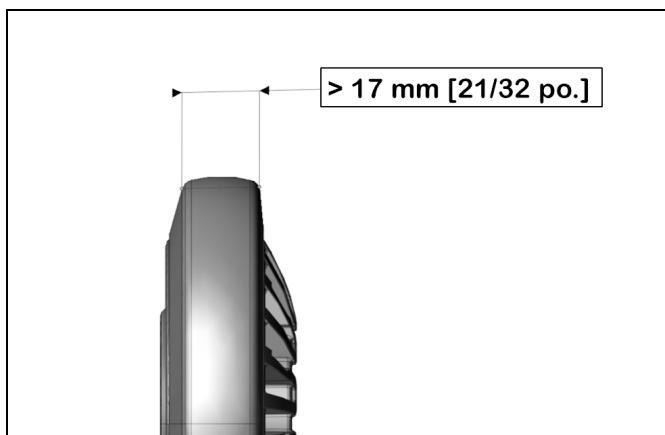


Figure 36

Guide chenille

Vérifier l'usure des guides chenille en mesurant la largeur du guide. Si les dimensions du guide illustré à la Figure 37 sont inférieures à 5 mm [13/64 po.], à n'importe quel endroit, remplacer la pièce. Si la bande de guidage est assez usée pour que la forme concave ne soit plus visible, remplacer la bande. Une dimension inférieure pourrait user prématurément les autres composantes de guidage du système.

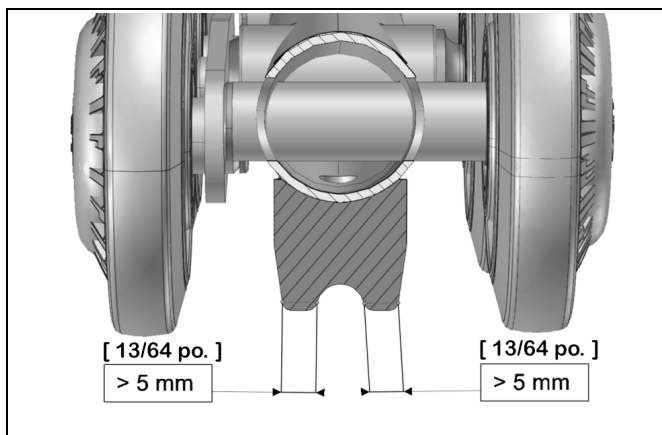


Figure 37

Chenille

Vérifier l'usure des chenilles en examinant la bande de roulement intérieure et extérieure, les dents de traction et les profils. S'assurer de ne pas voir la structure interne de la chenille aux endroits de coupure ou d'usure. Une usure trop prononcée pourrait occasionner des dommages aux roulettes et aux guides chenille.

Barbotin

Vérifier l'usure des barbotins en mesurant la pièce telle qu'illustré à la Figure 38. Remplacer la pièce lorsque la dimension est inférieure à 19 mm [3/4 po.]. Une usure excessive pourrait nuire au bon entraînement de la chenille et nuire aux performances du système.

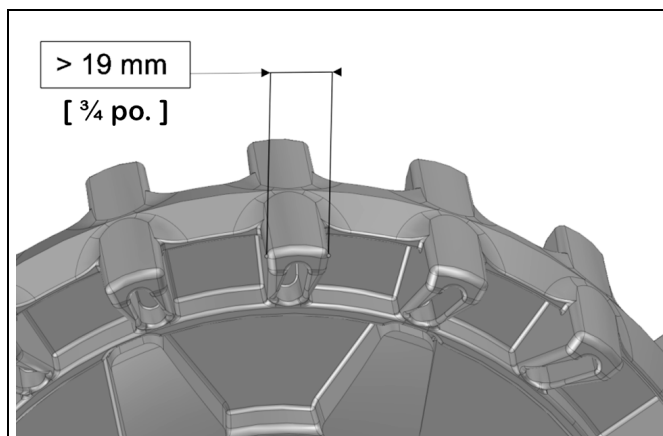


Figure 38

Anti-rotation

Vérifier l'usure de l'anti-rotation, principalement au niveau du joint à rotule (Figure 39) pour s'assurer qu'il n'est pas bloqué ou qu'il n'a pas de jeu excessif. Un joint à rotule endommagé pourrait nuire au bon ajustement du système de chenille

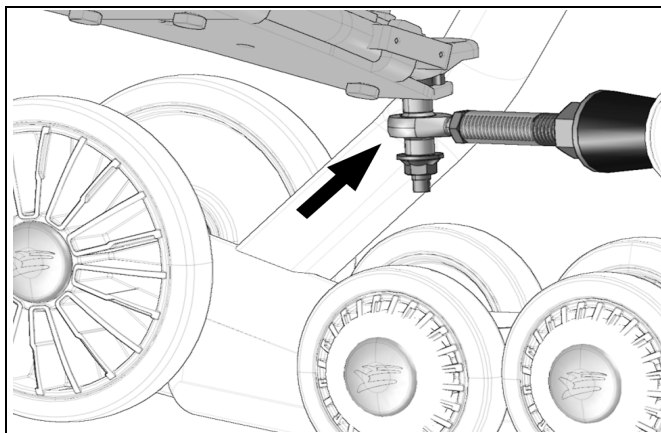


Figure 39

Vérifier que la rotule bouge bien en rotation. Vérifier aussi qu'il n'y a pas de jeu excessif entre l'embout et la rotule (Figure 40).

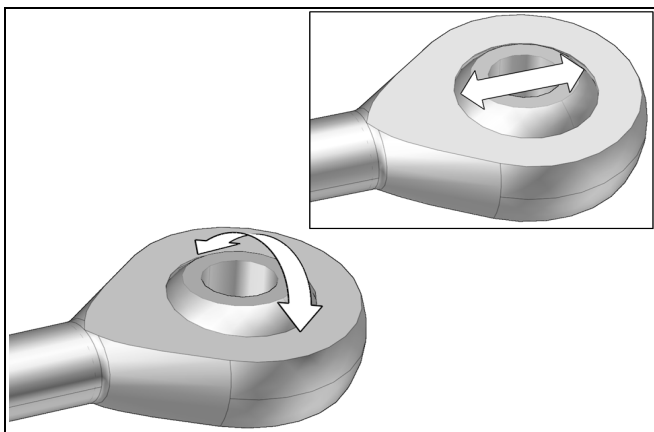


Figure 40

GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

Camoplast Chenilles Haute Performance garantit que le système **Camoplast ATV T4S** (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 **Camoplast ATV T4S**, 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 traction pour VTT **Camoplast ATV T4S** 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 traction. 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 Camoplast Chenilles Haute Performance ou un distributeur autorisé.

La garantie ne couvre pas tout dommage ou bris au VTT, ainsi que les défauts connexes au VTT, 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 un véhicule.

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 Camoplast Chenilles Haute Performance. Toute réclamation n'ayant pas déjà été approuvée et autorisée par Camoplast Chenilles Haute Performance 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 un véhicule sur lequel 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 Camoplast Chenilles Haute Performance.
- 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 un véhicule 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.

GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

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 Camoplast Chenilles Haute Performance 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.

Camoplast Chenilles Haute Performance 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.

DÉPANNAGE

DÉPANNAGE (Troubleshooting)		
Problème	Cause possible	Correction à apporter
Vibration anormale	Présence de débris dans le système.	Retirer tout corps étranger qui pourrait nuire à l'entraînement du système.
	Usure avancée et localisée d'une roulette.	Remplacer la composante.
	Barbotin ou roulette glacée.	Retirer l'accumulation de glace/neige. Il peut être adéquat de remettre le véhicule à une température supérieure à 0 °C. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
	Début de déraillement.	Vérifier l'alignement du tensionneur. S'assurer que la chenille est bien guidée par les roulettes et le guide chenille. Réaligner le système au besoin.
	La présence de saleté lors de l'installation du système sur l'UTV a pu causer un mauvais épaulement des surfaces entre l'UTV et le moyeu du système.	Démonter le système et nettoyer les surfaces de contact des moyeux.
	Roulement de moyeu ou de roulette endommagé.	Remplacer le roulement au besoin. (On recommande de remplacer les roulements au 100 heures d'utilisation.)
	Moyeu de l'UTV ou du système déformé suite à un impact ou une utilisation abusive	Remplacer la pièce déformée.
Conduite instable	Désajustement de l'angle d'attaque.	Régler de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Tension des chenilles trop élevée.	Réajustement de la tension des chenilles. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
Surchauffe des composantes de guidage du système (odeur de caoutchouc ou plastique brûlé)	Mauvais alignement du système.	Corriger l'alignement. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Roulette bloquée.	Tenter de débloquer la roulette et la remplacer si nécessaire.
	Virage soutenu.	Varié la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.
	Utilisation du système en continu dans des sentiers avec ornières.	Varié la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.
Perte de puissance	Tension des chenilles trop élevée.	Nettoyer le barbotin s'il y a accumulation de boue, neige ou tout autre contaminant. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
		Dégager les roulettes. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
	Infiltration de neige dans le système de filtration d'air.	Dégager le châssis de toute accumulation de neige compactée entre celui-ci et les roulettes. Enlever la neige et contacter immédiatement le concessionnaire pour remédier à la situation.
Chenille déraillée	Usure avancée d'une ou de plusieurs composantes.	Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure du guide chenille, des dents d'entraînement interne de la chenille et des roulettes.
	Tension des chenilles trop basse.	Réajustement de la tension des chenilles des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Mauvais alignement du système et de son angle d'attaque.	Corriger l'ajustement de l'alignement du véhicule et de l'angle d'attaque des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
Manque de flottaison dans la neige	Mauvais ajustement des anti-rotation.	Régler de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier. (Référer à la section « Réglages » du manuel)

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre et de la chenille.

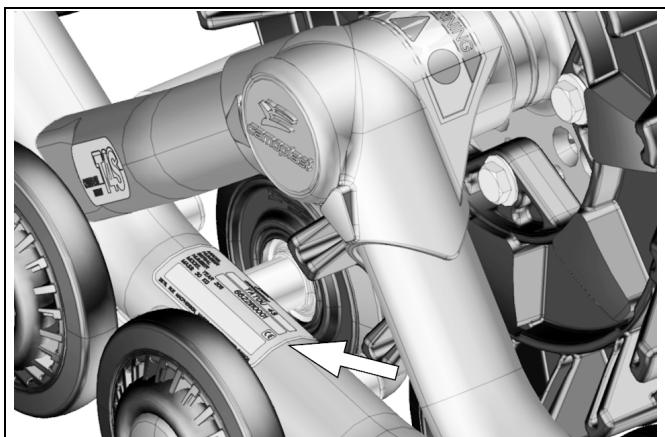


Figure 41

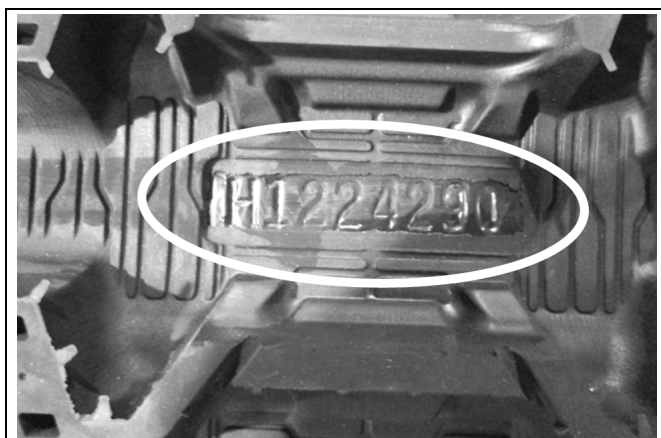


Figure 42

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 Camoplast Chenilles Haute Performance du lundi au vendredi.

Camoplast Solideal Inc.

4162, Rue Burrill, Local A
Shawinigan, (Québec) G9N 0C3 CANADA

Courriel : atvtracksystems@camoplastsolideal.com

Site Web : www.camoplastsolideal.com

DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ

DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ



camoplast
CHENILLES HAUTE PERFORMANCE

DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ

NOUS :

MANUFACTURIER : **CAMOPLAST SOLIDEAL Inc.**

ADRESSE : 4162, Rue Burrill, Local A
Shawinigan (Québec) Canada
G9N 0C3

TÉLÉPHONE :
TÉLÉCOPIEUR :
SITE INTERNET : www.camoplastsolideal.com

DÉCLARONS SOUS NOTRE SEULE RESPONSABILITÉ QUE NOTRE PRODUIT

PRODUIT : ATV Track Systems
CLIENT :

AUQUEL SE RÉFÈRE LA PRÉSENTE DÉCLARATION EST CONFORME AUX NORMES :

NUMÉRO :	TITRE :	DATE :
-EN 62079	Établissement des instructions	2001
-EN 12100-1 & -2	Sécurité des machines - Analyse des risques	1996

ET, S'IL Y A LIEU, EST CONFORME AUX DISPOSITIONS DE LA OU DES DIRECTIVES SUIVANTE :

NUMÉRO :	TITRE :	DATE :
-2006/42/EEC	Directive relative aux Machines	2006

FAIT À : Shawinigan (Québec) Canada

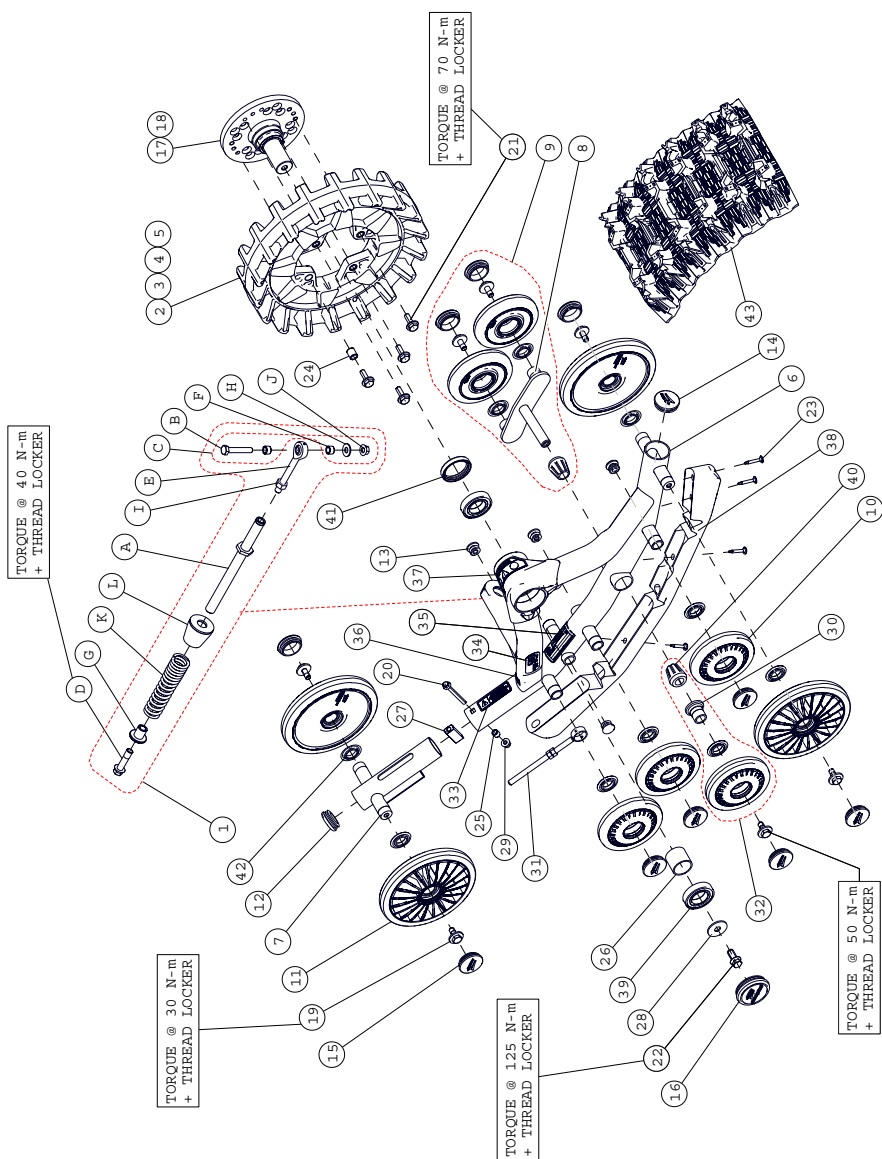
RESPONSABLE : _____

TITRE : _____

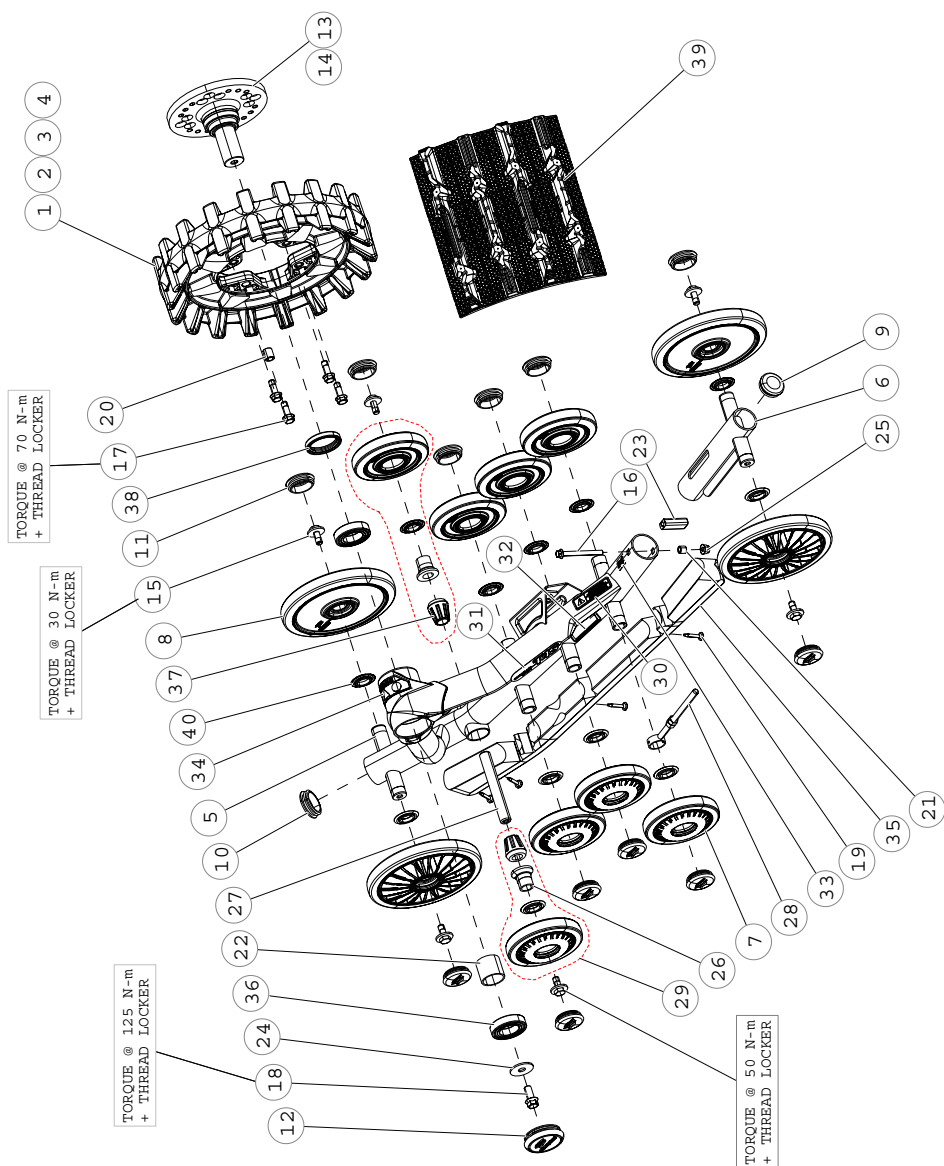
DATE : _____

SIGNATURE : _____

This page is left intentionally blank.

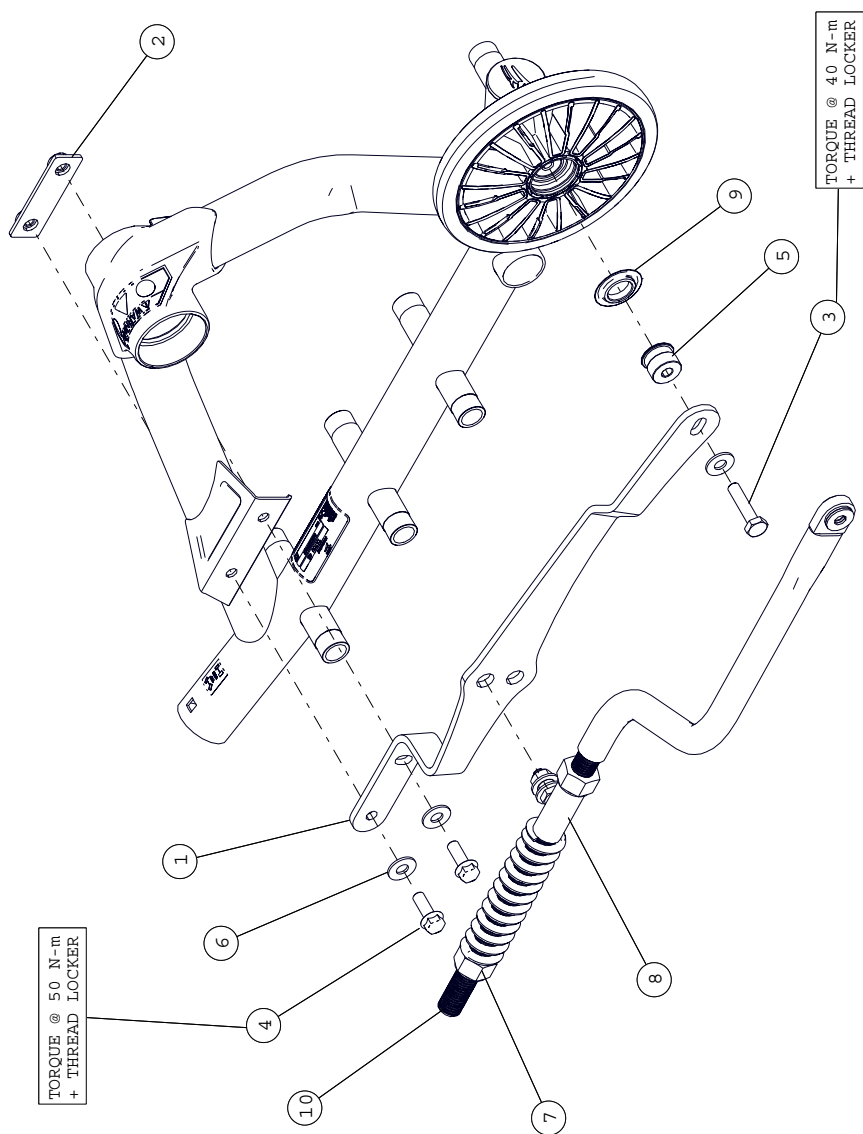


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST ATV T4S MY2014 FRONT LEFT & RIGHT	
1	1001-00-7225	STABILIZING ROD ASSY / ENSEMBLE BRAS STABILISATEUR -- ATV	1
2	1009-00-7115	SPROCKET 15 TEETH / BARBOTIN 15 DENTS -- T4S	1
3	1009-00-7116	SPROCKET 16 TEETH / BARBOTIN 16 DENTS -- T4S	1
4	1009-00-7117	SPROCKET 17 TEETH / BARBOTIN 17 DENTS -- T4S	1
5	1009-00-7118	SPROCKET 18 TEETH / BARBOTIN 18 DENTS -- T4S	1
6-A	1010-00-7222	RH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. DROIT -- ATV T4S	1
6-B	1011-00-7222	LH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. GAUCHE -- ATV T4S	1
7	1014-00-7222	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- ATV T4S	1
8	1015-00-7115	STABILIZER / STABILISATEUR	1
9	1015-00-7670	STABILIZER W/WHEELS - ASSY / STABILISATEUR AVEC ROUES - ASSEMBLÉ	1
10	1016-00-0134	WHEEL ASSY / ROULETTE -- ATV 134MM	7
11	1016-00-0202	WHEEL ASSY / ROULETTE -- ATV 202MM	4
12	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
13	1017-00-0005	PLASTIC WHEEL CAP 1" / CAP DE ROUE DE 1"	4
14	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
15	1017-00-0110	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	11
16	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
17	1019-05-0010	POLARIS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ	1
18	1019-77-0031	MULTI HUB MODEL ASSY / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS.	1
19	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	7
20	1035-08-C080	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
21	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
22	1036-12-4030	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
23	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	4
24	1050-00-0011	BUSHING / ESPACEUR -- .445 X .625 X 0.709L	4
25	1050-00-0016	SLIDE BUSHING / ESPACEUR	1
26	1051-00-0037	BUSHING SPINDLE HUB / ESPACEUR ROULEMENT	1
27	1051-00-0111	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
28	1061-00-0353	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
29	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
30	1082-00-7001	WHEEL AXLE / AXE DE ROUE	1
31	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS. / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
32	7082-00-7530	WHEEL AXEL ASS'Y / AXE DE ROUE ASSEMBLÉ	1
33	1083-00-0067	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
34	1083-00-7375	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST ATV T4S	1
35	-	STICKER SERIAL NO. / DÉCALQUE NO.SÉRIE -- ATV T4S	1
36-A	1083-00-8100	STICKER, FRONT LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. GAUCHE	1
36-B	1083-00-8110	STICKER, FRONT RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. DROIT	1
37	1083-00-8302	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
38	1085-00-7010	TRACK GUIDE / GUIDE DE CHENILLE -- ATV T4S	1
39	1090-00-0001	STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD	2
40	1093-00-7000	RUBBER CONE / CONE DE CAOUTCHOUC	2
41	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1
42	1093-00-7009	WHEEL SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ -- (25ID X 42OD)	11
43	1093-00-7600	TRACK / CHENILLE -- 11.5 X 93.38 X 1.00 (9150S)	1
A	1000-00-8050	STABILIZING ROD, SHORT / BRAS STABILISATEUR, COURT	1
B	1033-10-1060	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
C	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLT KIT / ENS. BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
D	1036-12-D050	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, DIN6921	1
E	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À CÊIL X-LONG	1
F	1050-00-0013	BUSHING SPACER / BAGUE ESPACEUR -- 3/8"	2
G	1050-00-0081	T-BUSHING / BAGUE EN "T"	1
H	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
I	1073-12-3002	JN, M12-1.25, ZP, DIN439B	1
J	1074-10-0001	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
K	1080-00-0054	COMPRESSION SPRING / RESSORT COMPRESSION -- 370 LBS-2 STG	1
L	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST ATV T4S MY2014 LEFT & RIGHT REAR	
1	1009-00-7115	SPROCKET 15 TEETH / BARBOTIN 15 DENTS -- T4S	1
2	1009-00-7116	SPROCKET 16 TEETH / BARBOTIN 16 DENTS -- T4S	1
3	1009-00-7117	SPROCKET 17 TEETH / BARBOTIN 17 DENTS -- T4S	1
4	1009-00-7118	SPROCKET 18 TEETH / BARBOTIN 18 DENTS -- T4S	1
5-A	1012-00-7222	RH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. DROIT -- ATV T4S	1
5-B	1013-00-7222	LH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. GAUCHE -- ATV T4S	1
6	1014-00-7322	LONG TENSIONNER / TENSIONNEUR LONG -- ATV T4S	1
7	1016-00-0134	WHEEL ASS'Y / ROULETTE -- ATV 134MM	8
8	1016-00-0202	WHEEL ASS'Y / ROULETTE -- ATV 202MM	4
9	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
10	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
11	1017-00-0110	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	12
12	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
13	1019-05-0010	POLARIS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ	1
14	1019-77-0031	MULTI HUB MODEL ASSY / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS.	1
15	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	6
16	1035-08-C080	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
17	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
18	1036-12-4030	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
19	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	4
20	1050-00-0011	BUSHING / ESPACEUR -- .445 X .625 X 0,709L	4
21	1050-00-0016	SLIDE BUSHING / ESPACEUR	1
22	1051-00-0037	BUSHING SPINDLE HUB / ESPACEUR ROULEMENT	1
23	1051-00-0111	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
24	1061-00-0353	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
25	1074-08-0001	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
26	1082-00-7001	WHEEL AXLE / AXE DE ROUE	2
27	1082-00-7012	AXLE, REAR STABILIZER / AXE STABILISATEUR ARRIÈRE	1
28	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS'Y / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
29	7082-00-7530	WHEEL AXLE ASS'Y / AXE DE ROUE ASS.	2
30	1083-00-0067	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
31	1083-00-7375	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST ATV T4S	1
32	-	STICKER SERIAL NO / DÉCALQUE NO.SÉRIE -- ATV T4S	1
33-A	1083-00-8120	STICKER, REAR LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. GAUCHE	1
33-B	1083-00-8130	STICKER, REAR RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. DROIT	1
34	1083-00-8302	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
35	1085-00-7010	TRACK GUIDE / GUIDE DE CHENILLE -- T4S	1
36	1090-00-0001	STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD	2
37	1093-00-7000	RUBBER CONE / CONE DE CAOUTCHOUC	2
38	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1
39	1093-00-7006	REAR TRACK / CHENILLE ARRIÈRE -- T4S (9100S)	1
40	1093-00-7009	WHEEL SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ -- (25ID X 42OD)	12

ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST ATV T4S MY2014 INDEPENDENT SUSPENSION (IS)	
1	1000-00-8050	STABILIZING ROD, SHORT / BRAS STABILISATEUR, COURT	1
2	1001-00-7225	STABILIZING ROD ASSY / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ -- ATV	1
3	1015-00-7026	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION	1
4	1015-00-8250	ANTI-ROTATION BRACKET IND SUSP / ATTACHE ANTI-ROTATION SI	1
5	1033-10-1060	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
6	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLT KIT / ENS. BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
7	1036-12-D050	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, FULL THREAD	1
8	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
9	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À ŒIL X-LONG	1
10	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	3
11	1050-00-0013	BUSHING SPACER / BAGUE ESPACEUR -- 3/8"	2
12	1050-00-0081	T-BUSHING / BAGUE EN "T"	1
13	1073-12-3002	JN, 12-1.25, ZP, DIN439B	1
14	1074-10-0001	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
15	1080-00-0054	COMPRESSION SPRING / RESSORT COMPRESSION -- 370 LBS-2 STG	1
16	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	1
17	1033-AS-0075	STABILIZING ROD LONG BOLT KIT / ENS. BOULON LONG BRAS STABILISATEUR	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST ATV T4S MY2014 RIGID SUSPENSION (RS)	
1-A	1015-00-7004	ANTI-ROT. BRACKET RIG. SUSP. LEFT / ATTACHE ANTI-ROT. GAUCHE SUSP. RIG.	1
1-B	1015-00-7014	ANTI-ROT. BRACKET RIG. SUSP. RIGHT / ATTACHE ANTI-ROT. DROIT SUSP. RIG.	1
2	1015-00-7026	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION	1
3	1033-10-0055	HCS, M10-1.5X55, 8.8, ZP, DIN931	1
4	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
5	1051-00-0060	SPACER WHEEL ASSY / ESPACEUR ROUE -- Ø202MM	1
6	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	3
7	1071-20-0001	NN, M20-2.5, ZP, DIN982	2
8	1080-00-3000	STABILIZING ARM GUIDE ASSY (RS) / GUIDE BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ (SR)	1
9	1093-00-7009	WHEEL SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ -- (25ID X 42OD)	1
10	VAR	REFER TO INSTALLATION GUIDELINES / VOIR LA DIRECTIVE D'INSTALLATION	1