

# **MANUEL DE L'UTILISATEUR**

**SYSTÈME DE TRACTION  
POUR VTU**

1099-01-1115 - VERSION F

## **CAMOPLAST UTV T4S**



**2013**



**camoplast**  
CHENILLES HAUTE PERFORMANCE

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**

***Les systèmes de traction Camoplast chenilles haute performance Tatou UTV T4S ont d'abord et avant tout été conçus pour offrir les meilleures performances en termes de traction et de flottabilité dans les conditions de terrains extrêmes telles que la neige et la boue. Ils ont également été conçus pour des véhicules de type côte à côte pouvant rouler jusqu'à une vitesse réelle maximum de 40 km/h, soit environ 70 km/h à l'indicateur de vitesse. Excéder cette vitesse lorsque les conditions de terrain sont sèches peut causer une usure prématurée ainsi que des bris majeurs au système de traction qui ne sera pas couverts par la garantie. Il est de la responsabilité de l'utilisateur de respecter ces conditions d'utilisation.***

### **IMPORTANT**

***La façon d'utiliser les systèmes de traction Camoplast chenilles haute performance Tatou UTV 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 aux véhicules à direction assisté) 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

Autres traductions disponibles au [www.camoplastsolideal.com](http://www.camoplastsolideal.com)

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
SÉCURITÉ .....	1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX .....	3
TRUCS ET CONSEILS .....	3
AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ .....	4
UTILISATION D'UN VTT MUNI DE SYSTÈMES .....	7
INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION .....	18
RÉGLAGES .....	22
INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC .....	39
PÉRIODE DE RODAGE .....	41
REMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR .....	42
ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR .....	44
PROGRAMME D'ENTRETIEN .....	48
LUBRIFICATION .....	51
REMISAGE .....	66
USURE .....	67
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS .....	72
DÉPANNAGE .....	75
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE .....	76
SOUTIEN TECHNIQUE .....	77
DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ .....	78
LISTE DE PIÈCES .....	80

# INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi le système de traction **Tatou® UTV 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 **véhicule utilitaire** côte-à-côte (ci-après appelé le « VTU ») vous offre une flottabilité exceptionnelle laissant une faible pression au sol. La conception de son châssis en acier robuste et léger, 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.

*NOTA: Apporte des renseignements supplémentaires.*

Vous trouverez sur le châssis des systèmes de traction l'auto-collant suivant :



	<p><b>MANUEL DE L'UTILISATEUR</b> - Chacun des utilisateurs doit lire le Manuel de l'utilisateur 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 Manuel de l'utilisateur doit également être transféré au nouvel utilisateur.</p>
	<p><b>PIÈCES MOBILES</b> - 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.</p>
	<p><b>SECTION « PROGRAMME D'ENTRETIEN » DU MANUEL DE L'UTILISATEUR</b> - Suivre les instructions contenues dans la section «Programme d'entretien» du Manuel de l'utilisateur pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable des systèmes de chenille.</p>

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

Les systèmes de traction pour VTU 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 12 mm, 14 mm, 15 mm, 16 mm, 17 mm, 19 mm et 30 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'enlisement du véhicule.

### AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le système **Tatou® UTV 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 utilitaire (VTU) muni de systèmes de traction **Tatou® UTV 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 VTU. 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 VTU 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 de Camoplast chenilles haute performance le plus près de chez vous pour obtenir les renseignements additionnels désirés. Vous pouvez également consulter le site Web de Camoplast Solideal au [www.camoplastsolideal.com](http://www.camoplastsolideal.com), communiquer avec notre service à la clientèle en composant le 866-533-0008 ou encore par courriel à l'adresse [atvtracksystems@camoplastsolideal.com](mailto: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 VTU muni de systèmes doit être conscient des risques inhérents à la conduite d'un VTU et des particularités reliées à l'ajout de ceux-ci. Le conducteur d'un VTU 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 VTU doit être muni (phares, feux de position et de freinage, rétroviseurs, etc.). L'utilisateur du VTU 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 VTU, 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 VTU 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 VTU 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 VTU 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 VTU, 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 VTU 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 VTU, 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 VTU 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 VTU 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 VTU 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.

## AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

---

Par conséquent, la vitesse réelle sera inférieure à la vitesse affichée sur l'indicateur de vitesse.

Le conducteur d'un VTU, 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 VTU.

Camoplast chenilles haute performance est fière de compter parmi sa vaste gamme de produits des systèmes de traction pour VTU aussi fiables et sécuritaires que le **Tatou® UTV T4S**. Cependant, il existe des risques inhérents à la conduite d'un VTU muni de tels systèmes. Il est donc primordial que le conducteur en vienne à maîtriser les techniques de conduite du VTU 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 de 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.

#### **⚠ 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.**

*NOTA: 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 composants 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 VTU 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 VTU est sur un terrain plat de façon à éviter tout stress important aux composants 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, un gros caillou ou une crête abrupte qui pourrait s'insérer entre les systèmes de chenille avant et arrière et vous immobiliser. La meilleure option reste de contourner ce type d'obstacle.

## Excéder la course du système d'antirotation sur terrain accidenté



### **⚠ AVERTISSEMENT**

Ne jamais excéder la course du système d'antirotation sur les systèmes avant et arrière puisque des bris majeurs au véhicule et aux systèmes de chenille peuvent survenir. Il est recommandé de circuler sur un terrain où les chenilles sont toujours à plat au sol.



## Franchir un obstacle de plus de 12 pouces



### **⚠ AVERTISSEMENT**

Il est déconseillé de tenté de franchir un obstacle de plus de 12" de haut, tel un tronc d'arbre, une souche ou un gros caillou. Si la situation se présente, insérer une buche ou un caillou afin de diminuer la hauteur de l'obstacle et faciliter le passage.



## Virage serré en mode 4x4 verrouillé



### **⚠ AVERTISSEMENT**

**Ne jamais effectuer de virage serré en mode 4x4 avec différentiel verrouillé sur terrain à grande adhérence sans lubrification. Le système d'entraînement est conçu pour glisser dans ces conditions afin d'éviter de surexploiter le véhicule.**

*NOTA: Certains véhicules utilitaires n'ont pas l'option de verrouiller ou non le différentiel arrière, pour ces véhicules éviter la situation mentionnée ci-dessus. Effectuer des virages à plus grand rayon.*

## Positionnement du câble lors d'un remorquage

### **⚠ AVERTISSEMENT**

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

### 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 manœuvre. Un VTU muni d'un tel système ne se prête pas aux utilisations suivantes : compétitions, rallyes, acrobaties, cascades, sauts ou autres utilisations extrêmes.

### Recommandations spéciales

#### **⚠ AVERTISSEMENT**

Ne jamais excéder la capacité de charge du véhicule suggérée par le constructeur quelles que soient les conditions.

#### **⚠ AVERTISSEMENT**

Avec une charge (100 kg et +), réduire considérablement votre vitesse et redoubler de vigilance sur terrain accidenté.

### **AVERTISSEMENT**

Réduire votre vitesse en tout temps, un système de chenille installé sur votre véhicule n'a pas la même capacité d'absorption que les pneus d'origine.

### **AVERTISSEMENT**

Toujours circuler en mode 4x4, cela diminue considérablement les possibilités de détraquage quelles que soient les conditions.

### **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 VTU 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 d'entretien écrit 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 soit immobilisé et que le moteur soit coupé.

### AVERTISSEMENT

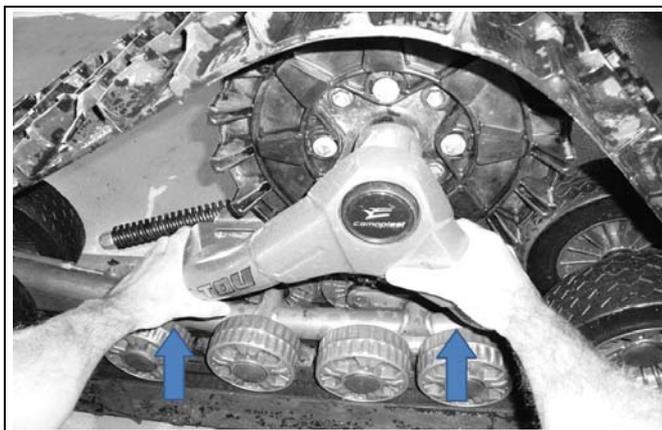
Afin d'éviter toutes possibilités de brûlure, laisser le moteur et l'échappement refroidir avant de débiter l'installation du système.

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 VTU.

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

### **⚠ AVERTISSEMENT**

Pour éviter toutes blessures aux mains lors de la manipulation des systèmes, nous vous recommandons de manœuvrer les systèmes aux emplacements indiqués à la photo suivante (près du moyeu et près de l'ancrage de l'anti-pivot).



### **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 VTU 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 :** Enlever le boulon qui retient l'ancrage du bras stabilisateur au bras de suspension.

*NOTA: Laisser le tout attaché à l'unité de traction.*

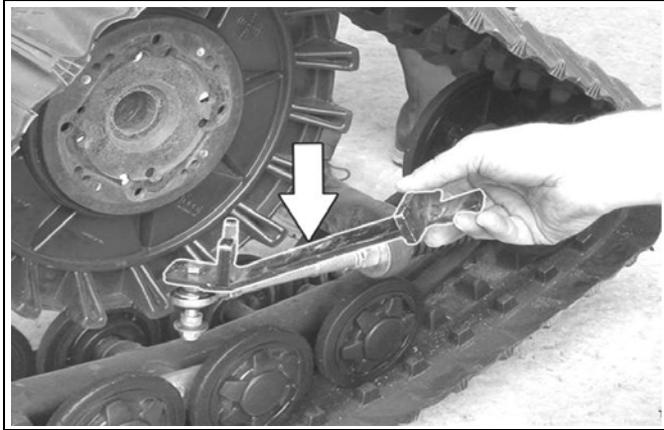


Figure 1

- Enlever 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.

*NOTA: Vous pouvez laisser la plaque de protection en place.*

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

### Réinstallation

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

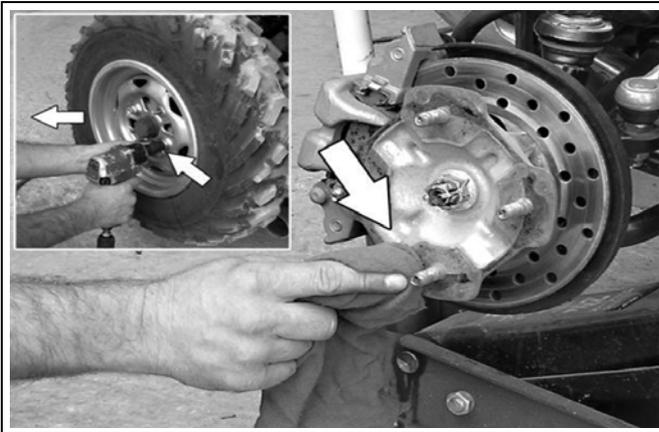


Figure 2

*NOTA: 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 l'ajuster, au besoin.
- Vérifier l'angle d'attaque des systèmes et l'ajuster, au besoin.
- Vérifier l'alignement et l'ajuster, au besoin.

## 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.

*NOTA: 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 :

- Desserrer l'écrou (1) comprimant le ressort du bras stabilisateur (voir la Figure 3).



Figure 3

## RÉGLAGES

---

- Positionner le volant et les systèmes de chenilles droite.
- Exerçer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat sur le sol.
- Installer une barre plate sur les roues arrière du système de traction et mesurer ensuite la hauteur à l'aide d'une règle de la façon décrite à la Figure 4.



Figure 4

- Régler l'écrou (2) présenté à la Figure 5 jusqu'à ce que la barre plate se trouve à  $315 \pm 5$  mm au dessus du sol. Pour le côté droit, tourner la clé vers A engendre une rotation du système vers C et la tourner vers B fait pivoter le système dans la direction D (inverse pour le côté gauche).

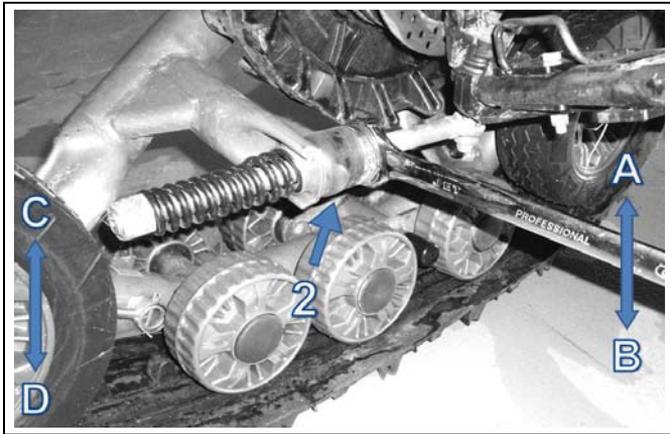


Figure 5

- Tourner l'écrou (1) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou de 1,5 tour (voir la Figure 6).



Figure 6

## RÉGLAGES

---

*NOTA: Dans certains cas rares où l'ajustement de l'écrou (article 1, Figure 6) comprimant le ressort se situe près de l'extrémité de la tige filetée, rallonger l'assemblage en desserrant l'écrou de blocage (article 3, Figure 7) et dévisser la tige afin que les filets de la rotule soient visibles sur au plus 19 mm. **S'assurer que l'écrou de blocage est bien barré contre la tige filetée après l'installation.***

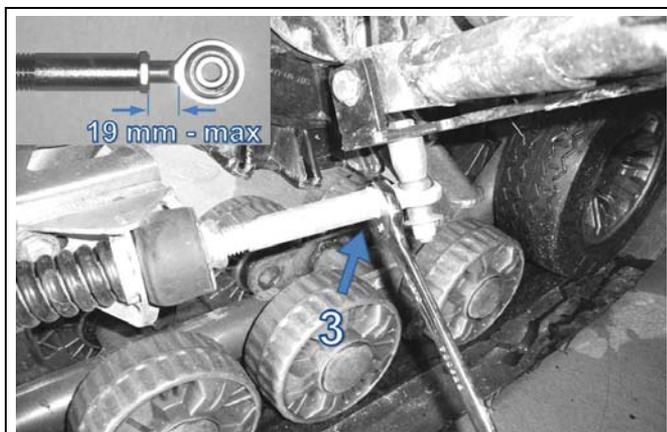


Figure 7  
Principes de réglage (systèmes avant):

- Un ajustement de plus de 315 mm mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de faciliter la direction en plus de produire un effet d'instabilité à haute vitesse.
- Un ajustement de moins de 315 mm mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de raffermir la direction, en plus d'augmenter la stabilité à haute vitesse.
- Une précharge plus élevée au niveau du ressort (compression) n'est pas recommandée.
- Une précharge moins élevée au niveau du ressort (compression) améliore l'articulation lorsqu'on circule sur une neige épaisse et poudreuse. Un tel ajustement influence peu l'effort de direction.

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

## Angle d'attaque des systèmes arrière

Pour ajuster 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

- Desserrer l'écrou (1) comprimant le ressort du bras stabilisateur (voir la Figure 8).
- Régler l'écrou (2) afin de produire une distance de 15 à 20 mm tel qu'indiqué.
- Tourner l'écrou (1) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou de 1,5 tour.

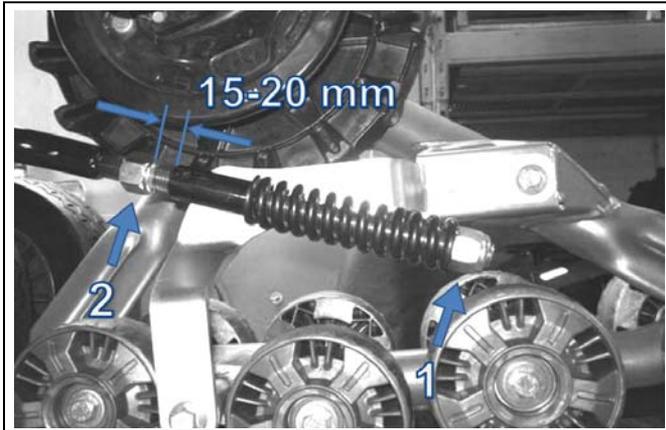


Figure 8

*NOTA: Une fois les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes arrière sont terminés, revérifié les mesures afin de confirmer les ajustements.*

### Véhicule muni d'une suspension indépendante

- Desserrer les boulons (1) et (2) de l'ancrage anti-pivot (3) afin de permettre à la pièce de support (4) de pivoter. (Voir la Figure 9)

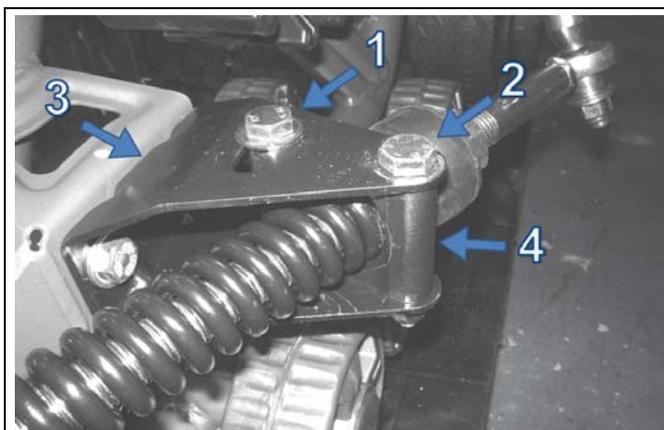


Figure 9

- Fixer le bras stabilisateur (1) à l'ancrage anti-rotation installé au bras de suspension. (Voir la Figure 10).
- Desserrer l'écrou (2) comprimant le ressort du bras stabilisateur. L'écrou ne doit pas appliquer de pression sur le ressort. (Voir la Figure 10).

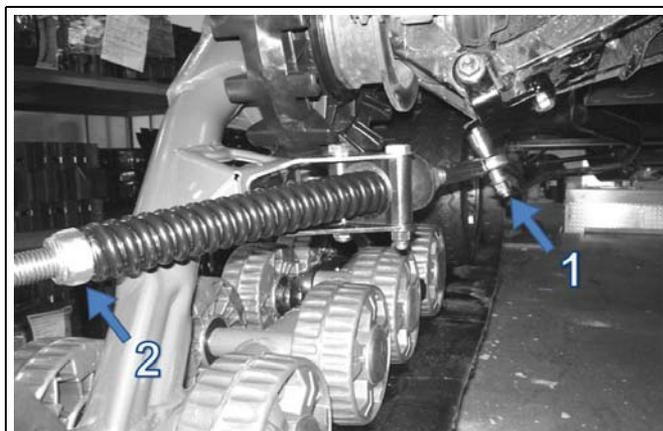


Figure 10

- Desserrer l'écrou (3) comprimant le cône de caoutchouc. L'écrou ne doit pas appliquer de pression sur le cône de caoutchouc. (Voir la Figure 11).

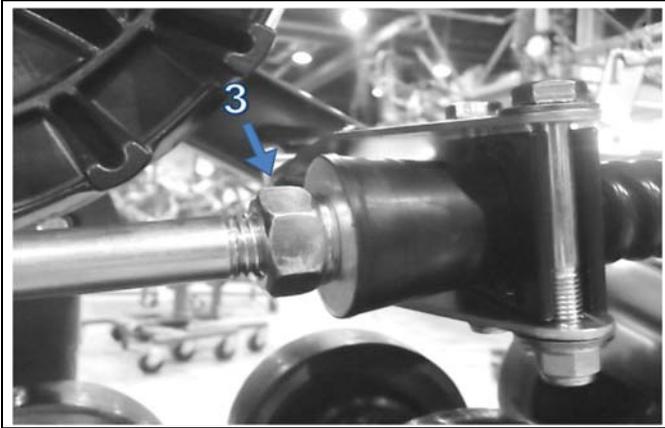


Figure 11

- Positionner le support pivotant de l'ancrage anti-rotation à  $90^\circ$  (perpendiculaire) au bras stabilisateur. Serré ensuite les deux boulons de fixation de l'ancrage anti-pivot (1) et (2) à un couple de 50 N-m. (Voir la Figure 12).

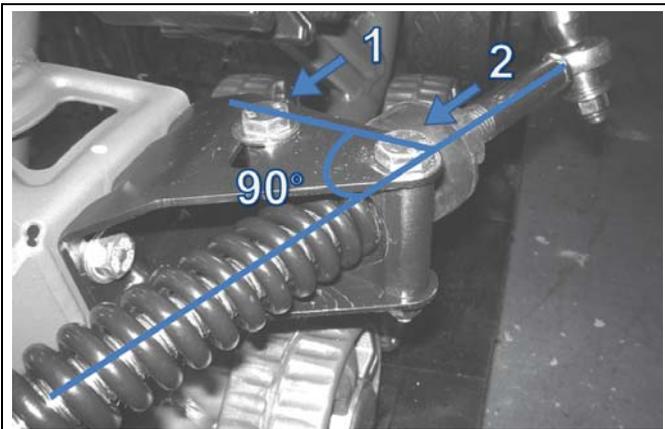


Figure 12

## RÉGLAGES

---

- Serrer l'écrou (3) jusqu'à ce qu'il entre en contact avec le cône de caoutchouc (2). L'écrou ne doit pas comprimer le cône de caoutchouc (Voir la Figure 13).

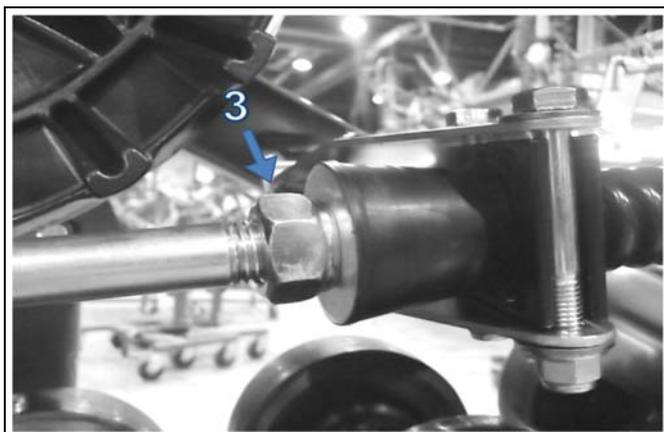


Figure 13

- Tourner l'écrou (2) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou de 2 tours (Voir la Figure 14).

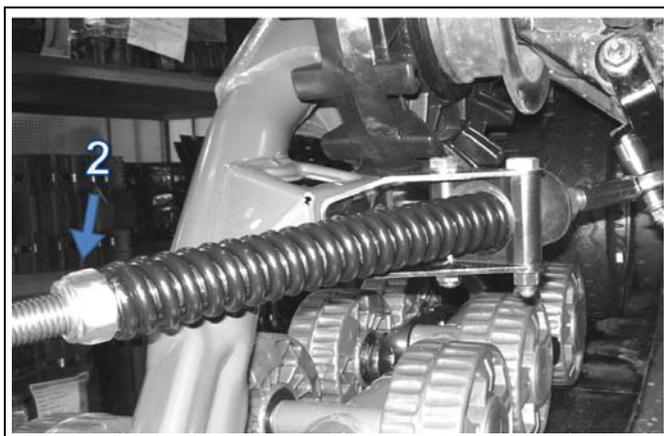


Figure 14

*NOTA: Une fois l'ajustement de l'angle d'attaque des systèmes arrière terminé, contre-vérifier de nouveau les mesures afin de confirmer le bon ajustement.*

*NOTA: Dans certains cas rares où l'ajustement de l'écrou (article 2, Figure 14) comprimant le ressort se situe près de l'extrémité de la tige filetée, rallonger l'assemblage en desserrant l'écrou de blocage (article 3, Figure 15) et dévisser la tige afin que les filets de la rotule soient visibles sur au plus 19 mm. S'assurer que l'écrou de blocage est bien barré contre la tige filetée après l'installation.*

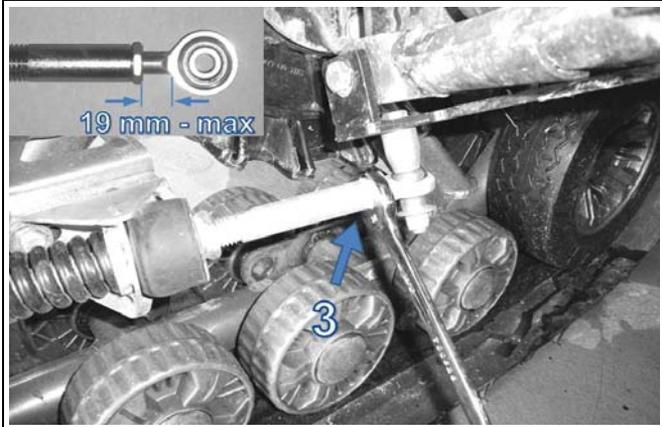


Figure 15

Principes de réglage (systèmes arrière):

- Un jeu plus élevé au niveau de la douille 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 la douille de caoutchouc, on permet au véhicule de mieux surmonter les obstacles et de mieux flotter en **marche arrière** dans la neige profonde et poudreuse.
- En augmentant la précharge du ressort (compression), on permet au véhicule de mieux escalader les obstacles et de mieux flotter en **marche avant**.
- En réduisant la précharge du ressort (compression), on permet au véhicule de mieux surmonter les obstacles et de mieux flotter en **marche arrière**.

### Alignement

Il est exigé d'ajuster l'alignement des chenilles lorsque le véhicule est placé au sol. Avant d'effectuer la prise de mesure, déplacer le véhicule vers l'avant sur une distance d'environ 3 mètres (10 pi.). Utiliser un ruban à mesurer.

*NOTA: Chaque fois qu'on doit vérifier la mesure, conduire en marche arrière et repartir ensuite en marche avant sur environ 3 mètres (10 pi.).*

*NOTA: 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.*

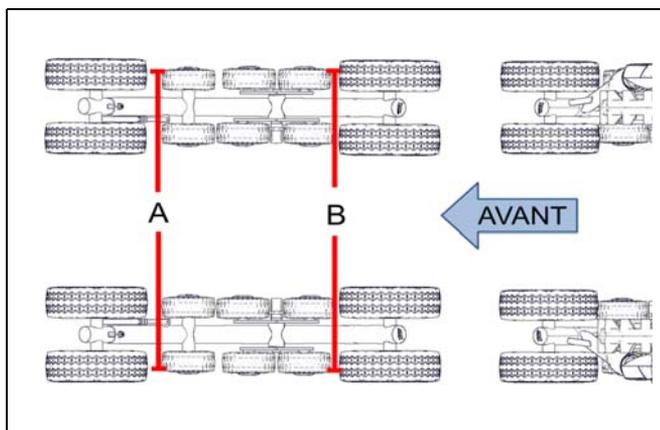


Figure 16

**Mesure A:** représente la distance entre les roulettes avant extérieures.

**Mesure B:** représente la distance entre les roulettes arrière extérieures.

La **mesure A** doit être supérieure ou égale à la **mesure B** jusqu'à un maximum de **3mm ( 1/8 po.)**.

$$\mathbf{A - B = 0 \text{ à } 3\text{mm (1/8 po.)}$$

*NOTA: Il est plus facile d'ajuster le parallélisme en débutant alors que l'ajustement est ouvert (Mesure A - mesure B = positive) que lorsqu'il est fermé (Mesure A - mesure B = négative). En débutant avec un ajustement du parallélisme ouvert, vous obtiendrez un ajustement plus précis.*

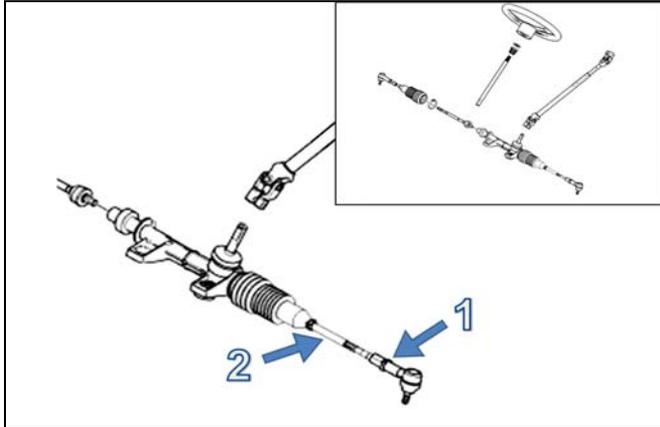


Figure 17

### Méthode d'ajustement

Pour effectuer l'ajustement sur le VTU, premièrement débloquer l'écrou (1) de chaque tige d'accouplement de la direction (2), visser ou dévisser ensuite la tige d'accouplement (2) d'un nombre de tours égal des deux côtés du véhicule. Voir la Figure 17.

*NOTA: Lors du déblocage de l'écrou (1) de chaque tige d'accouplement de la direction (2), certains écrous ont des filets inversés, assurez-vous de déblocquer l'écrou dans le bon sens.*

*NOTA: L'ajustement du parallélisme des systèmes avant est très important et a un lien direct avec la durée de vie des composantes du système. Suivre attentivement les recommandations d'ajustement et de vérification du manuel.*

*NOTA: Une fois l'ajustement du parallélisme des systèmes arrière terminé, contre-vérifier de nouveau les mesures afin de confirmer le bon ajustement.*

## RÉGLAGES

---

**Mesure A:** Mesurer la distance entre les roues de plastique extérieures de l'essieu le plus à l'avant des systèmes de chenille avant. Voir les Figure 18 et la Figure 19.

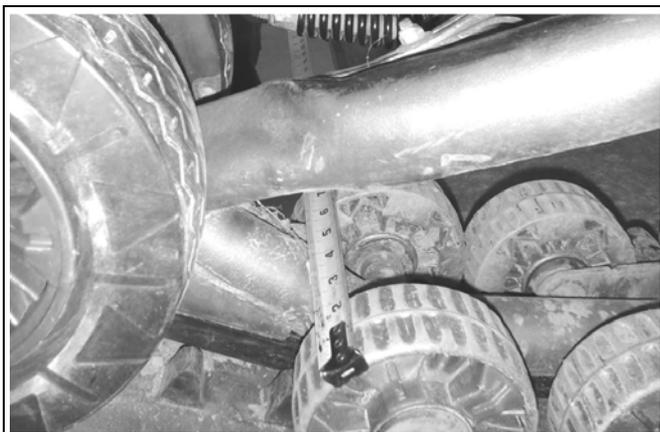


Figure 18 ( Distance entre les roues de plastique avant)

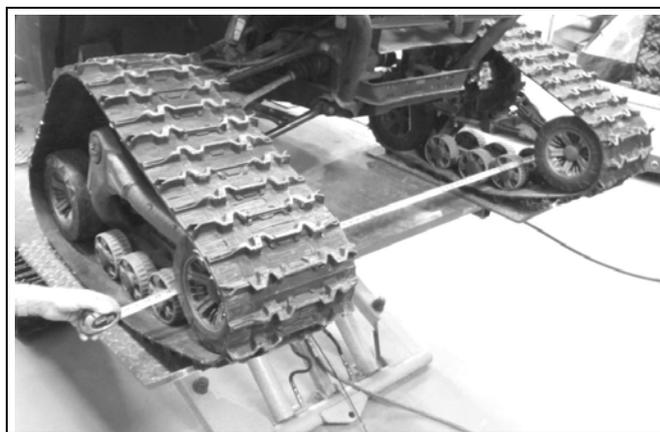


Figure 19 ( Distance entre les roues de plastique avant)

**Mesure B:** Mesurer la distance entre les roues de plastique extérieures de l'essieu le plus à l'arrière des systèmes de chenille avant. Voir les Figure 20 et la Figure 21.



Figure 20 ( Distance entre les roues de plastique arrière)

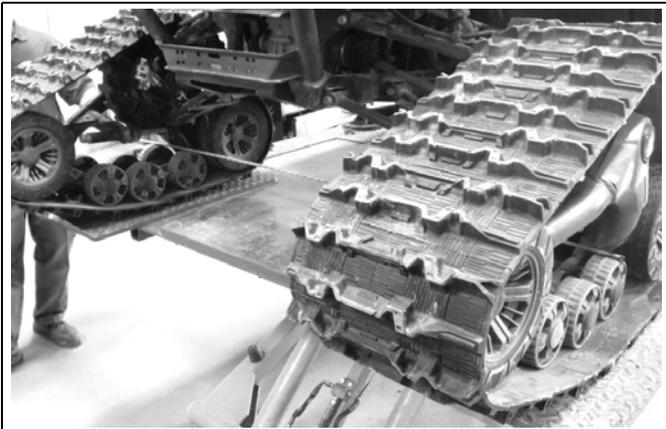
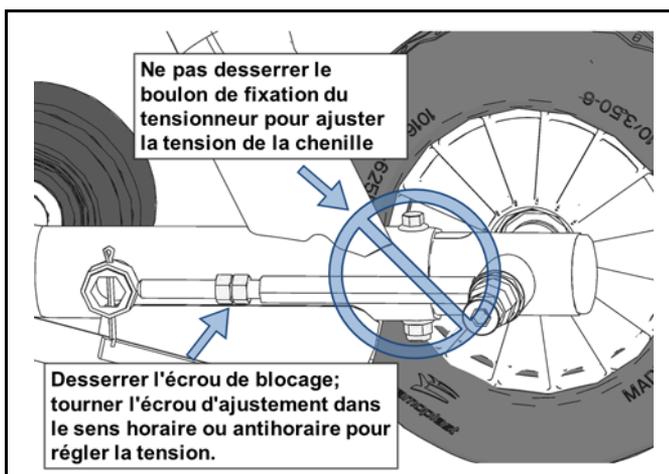


Figure 21 ( Distance entre les roues de plastique arrière)

### 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.



Ajuster la tension de la chenille en tournant les écrous de réglage (article 1 à la Figure 22) du tendeur de chenille. Ajuster la tension de la chenille.

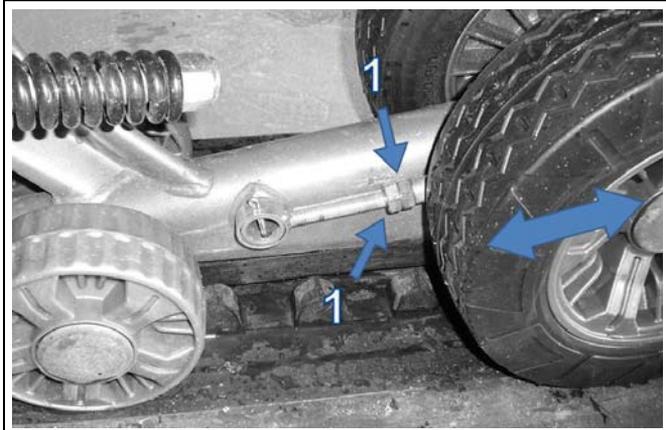


Figure 22

*NOTA: Les deux écrous sont vissés un contre l'autre afin de coincer l'ajustement de la tension. Débloquer les deux écrous un contre l'autre et ensuite desserrer l'ajustement de la chenille.*

## RÉGLAGES

---

Le tableau suivant indique la force (1) appliquée et la flèche (2) qui doit se produire selon les conditions d'utilisation.

Chenille	Force	Déflexion
Avant	11 kg [24 lb]	19 mm [ $\frac{3}{4}$ po]
Arrière	11 kg [24 lb]	19 mm [ $\frac{3}{4}$ po]

*NOTA: L'outil 1 utilisé à la Figure 24 et montré à la Figure 23 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camoplast Chenilles Haute Performance autorisé. La marque est Gates Corporation et le numéro de pièce Camoplast est 2000-00-3125.*



Figure 23

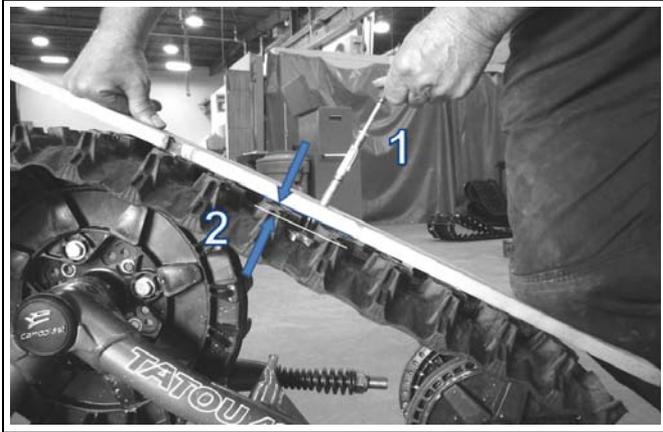


Figure 24

### Principes de réglage :

- Si la tension est plus élevée au niveau de la chenille, il est moins probable que celle-ci déraille, sans compter qu'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 les économies 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 . 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 la tension de la chenille au minimum (voir la Figure 25).

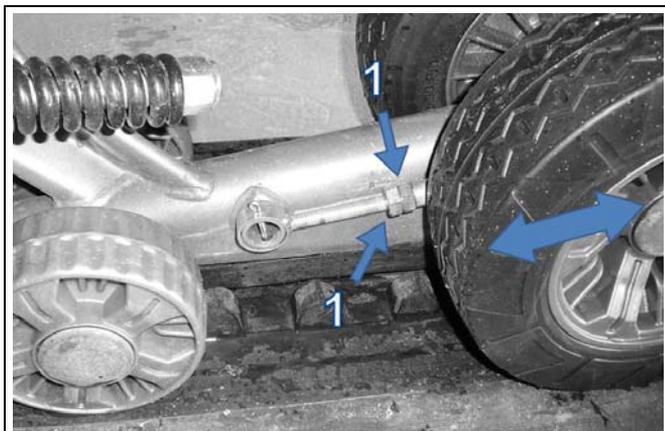


Figure 25

## INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

---

- Enlevez les deux roues de 255 mm vis-à-vis le tendeur de chenille (voir la Figure 26).

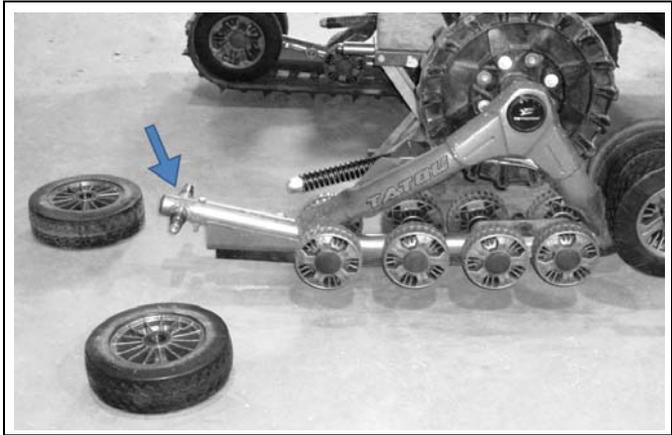


Figure 26

- Installer la chenille de caoutchouc.

*NOTA: Comparer avec les autres chenilles afin d'identifier l'orientation idéale.*

- Réinstaller les roues de 255 mm.
- Ajuster la tension de la chenille. Voir la rubrique «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 des virages serrés à très basse vitesse : (10 km/h maximum vitesse réel).

PÉRIODE DE RODAGE				
VÉRIFICATION	INSTALLATION	1 <sup>re</sup> heure 15 km/h max vitesse réelle	2 <sup>e</sup> heure 25 km/h max vitesse réelle	3 <sup>e</sup> heure 35 km/h max vitesse réelle
Tension des chenilles	X	X		
Alignement	X	X	X	X
Angle d'attaque des systèmes	X	X		
Couple des boulons				X
Inspection visuelle	X	X	X	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 air comprimé pour effectuer le remplacement de roulette.

Utiliser l'extracteur Camoplast # 2000-00-1050 (article 1, Figure 27), ainsi que la procédure suivante pour effectuer le remplacement:



Figure 27

- 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 la bague d'enlèvement (article 2, Figure 27) pour positionner l'extracteur.

## REPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR

---

- Placer l'extracteur sous la roulette tel qu'illustré à la Figure 28 puis visser la tige fileté de celui-ci pour retirer la roulette.



Figure 28

- Frapper la tige au marteau afin de créer une vibration 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.

## ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR

### AVERTISSEMENT

Un mauvais alignement du tensionneur aura pour effet de créer une usure anormale des composantes guide du système et augmente le risque de détraquage. Suivre attentivement les étapes d'alignement du tensionneur qui suivent.

Utiliser le gabarit d'alignement Camoplast # 2000-00-1999 (article 1, à la Figure 29), ainsi que la procédure suivante pour effectuer l'alignement :

Fixer l'outil d'alignement aux extrémités du premier arbre de roue du châssis en utilisant les courroies de nylon (tie-rap) fournies avec l'outil. Voir la Figure 29.

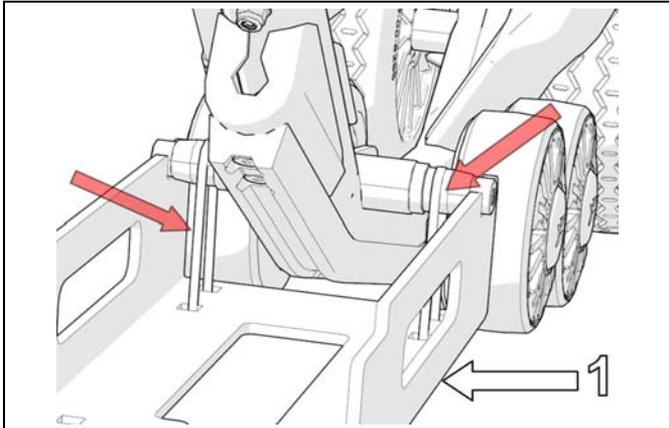


Figure 29

## ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR

---

Positionner les extrémités de l'arbre de roue du tensionneur au coin de l'outil d'alignement, fixer ensuite l'outil d'alignement au châssis du système en utilisant les courroies de nylon (tie-rop) fournies. Voir la Figure 30.

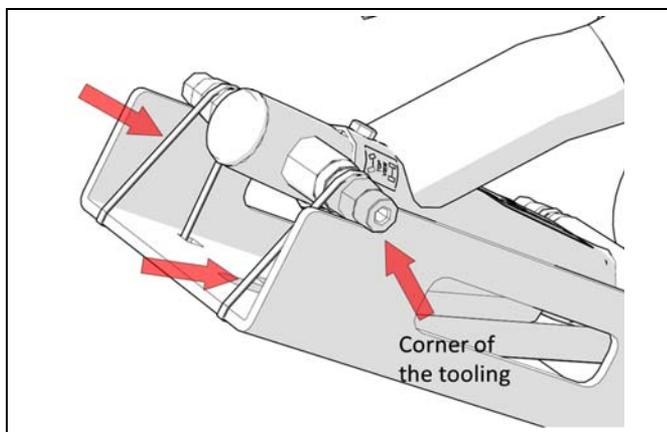


Figure 30

### **⚠ AVERTISSEMENT**

**Assurez-vous que les 4 surfaces de l'outil d'alignement sont parfaitement en contact avec les extrémités des arbres de roues du système.**

## ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR

---

**IMPORTANT** : Si les arbres de roues ne sont pas parfaitement en contact avec les surfaces de l'outil d'alignement, ajuster le tensionneur en rotation. Voir la Figure 31.

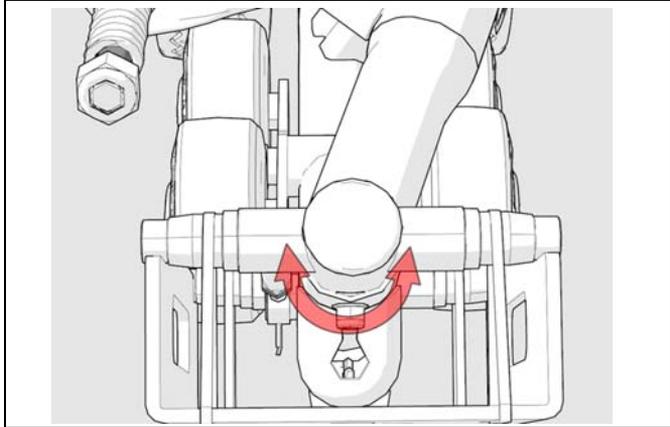


Figure 31

### **AVERTISSEMENT**

Avant le serrage final du boulon de fixation du tensionneur, assurez-vous de nouveau que les 4 surfaces de l'outil d'alignement sont en parfait contact avec les extrémités des arbres de roues du système.

## ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR

---

Serrer l'écrou de fixation du tensionneur au couple de 33 N•m.  
Voir la Figure 32.

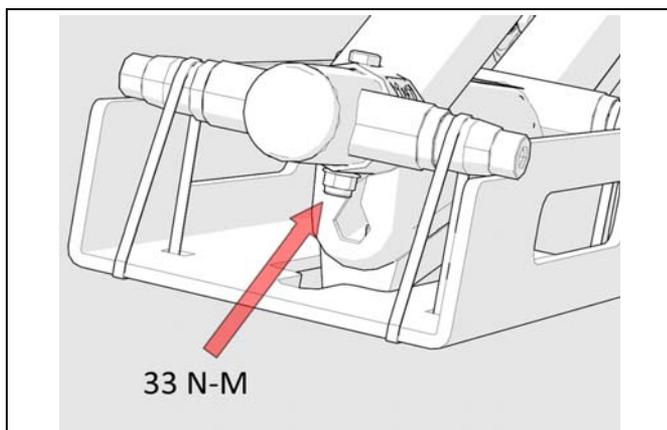


Figure 32

Retirer l'outil d'alignement du châssis du système de traction.

## PROGRAMME D'ENTRETIEN

### AVERTISSEMENT

**Ne pas insérer les mains ni 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.**

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

## PROGRAMME D'ENTRETIEN

<b>A: AJUSTER</b> <b>N: NETTOYER</b> <b>I: INSPECTER</b> <b>L: LUBRIFIER</b> <b>R: REMPLACER</b>	AVANT L'UTILISATION										
	10 HEURES										
	20 HEURES										
	25 HEURES										
	40 HEURES										
	50 HEURES										
100 HRES / ANNUEL											
PIÈCE/TÂCHE	LÉGENDE										
CONDITIONS HIVERNALES NORMALES											
SERRAGE DES BOULONS (2)			I, A						I, A		(1) REMPLACER AU BESOIN  (2) RESSERRER AU COUPLE REQUIS  (3) VÉRIFIER L'USURE DES CÔNES EN CAOUTCHOUC  (4) AU BESOIN  (5) GRAISSER JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DE ROUE
ALIGNEMENT DU VÉHICULE (4)	A		I, A		I, A				I, A		
INSPECTION VISUELLE	I		N		N				N, I		
TENSION DES CHENILLES (4)	A		I, A					I, A			
USURE DES CHENILLES									I		
USURE LATÉRALE DES ROUES							I		I		
ROULEMENTS DES ROUES (5)			I, L		I, L				I, L		
CHÂSSIS - USURE DES GUIDES							I		I		
CHÂSSIS - ROULEMENTS DE MOYEU (1)								I	R		
CHÂSSIS - TANDEMS (3)(1)							I, L		I, L		
CHÂSSIS - FISSURES									I		
ANTIROTATION - SERRAGE BOULONS (2)	I		I, A					I, A	I, A		
ANTIROTATION - FISSURES, DÉFORMATION									I		
USURE DES BARBOTINS									I		
UTILISATION COMMERCIALE / INDUSTRIELLE / CONDITIONS ABRASIVES											
SERRAGE DES BOULONS (2)			I, A								(1) REMPLACER AU BESOIN  (2) RESSERRER AU COUPLE REQUIS  (3) VÉRIFIER L'USURE DES CÔNES EN CAOUTCHOUC  (4) AU BESOIN  (5) GRAISSER JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DE ROUE
ALIGNEMENT DU VÉHICULE (4)	A		I, A						I, A		
INSPECTION VISUELLE	I		I, N		I, N						
TENSION DES CHENILLES (4)	A	I, A						I, A			
USURE DES CHENILLES							I				
USURE LATÉRALE DES ROUES (4)		I		I				I	I, R		
ROULEMENTS DES ROUES (5)			I, L		I, L				I, L, R		
CHÂSSIS - USURE DES GUIDES (1)								I	I, R		
CHÂSSIS - ROULEMENTS DE MOYEU (1)								I	R		
CHÂSSIS - TANDEMS (3)(1)				I, L				I, L	I, L, R		
CHÂSSIS - FISSURES									I		
ANTIROTATION - SERRAGE BOULONS (2)(4)	I		I, A						I, A		
ANTIROTATION - FISSURES, DÉFORMATION							I, N		I, N		
USURE DES BARBOTINS									I		

---

*NOTA: Camoplast chenilles haute performance recommande de ne pas utiliser de solvant de nettoyage pour freins pour nettoyer le système de traction. Cela pourrait endommager les composantes d'étanchéité ainsi que les autocollants.*

**ATTENTION:** Lors du nettoyage des systèmes de chenille avec une laveuse à pression, prendre soin de garder le jet de la laveuse loin des capuchons et des joints d'étanchéité des roues, roulettes et moyeux de roue. (Trouver une icône lavage à pression).

**ATTENTION:** Les tandems doivent être démontés et graissés à toutes les 25 heures. Vérifier 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:** Graisser les arbres de roues ainsi que les joints d'étanchéité des roues.

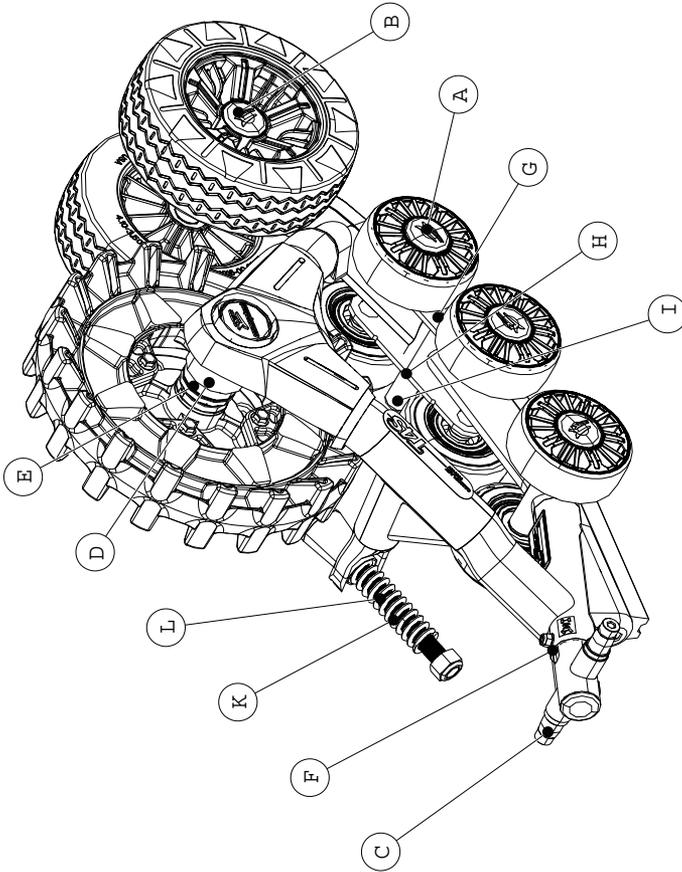
**ATTENTION:** Les roulements des moyeux doivent être inspectés et remplacés, au besoin, à toutes les 50 heures d'utilisation. Les roulements qui doivent être remplacés sont identifiés par la restriction ou le bruit qu'ils causent lorsqu'on fait tourner la roue.

**ATTENTION:** Le ressort et la tige des bras stabilisateurs doivent être graissés aux 25 heures avec un lubrifiant à chaîne de motocyclette en aérosol ou un lubrifiant similaire.

**ATTENTION:** On doit toujours remplacer la rondelle lorsqu'on démonte le moyeu de roue. Au remontage du moyeu, il faut utiliser un liquide auto-bloquant sur le boulon M12-1.75 fixant le moyeu au châssis.

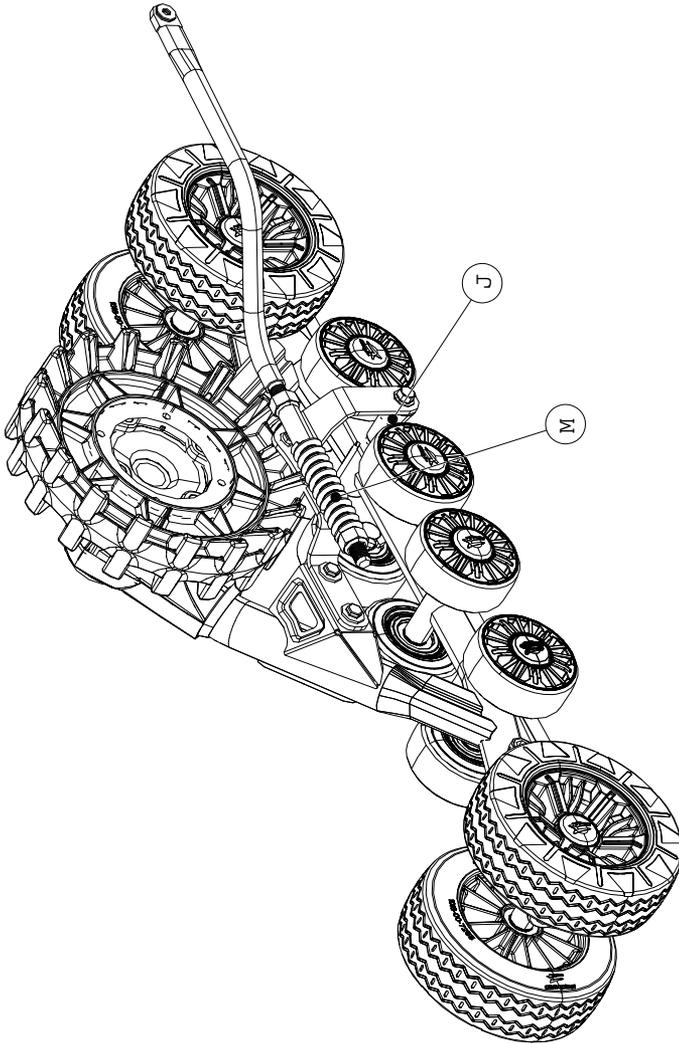
**ATTENTION:** On doit utiliser une barre de force pour enlever le boulon de moyeu M12-1.75. Ne pas utiliser une clé à chocs. Cela pourrait casser le boulon.

# LUBRIFICATION



---

# LUBRIFICATION



# LUBRIFICATION

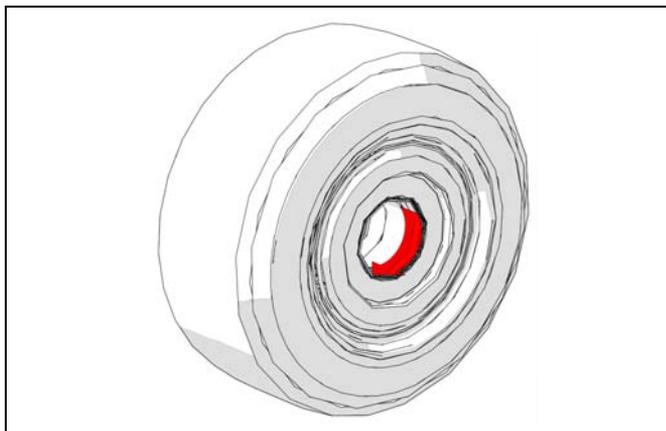
**Le tableau du programme d'entretien à la p. 48 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.**

*NOTA: 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 132MM

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de roue, uniformément sur toute la circonférence (360°).

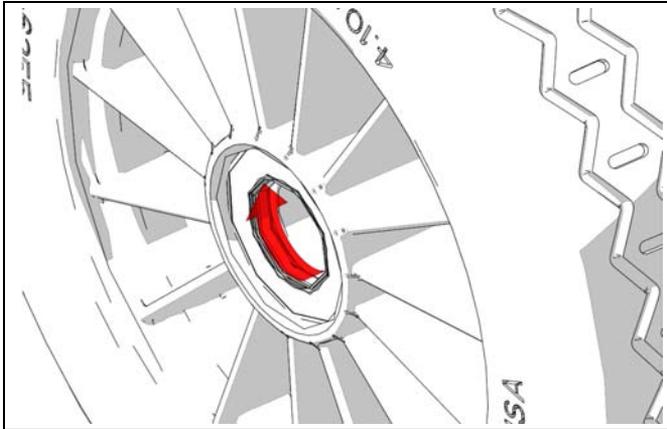


---

**RÉFÉRENCE « B »**

**LUBRIFICATION DES PNEUS 255MM**

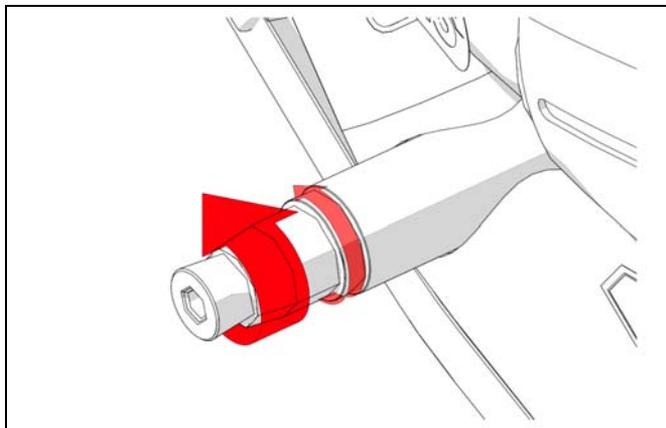
Appliquer une quantité de 1 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de roue, uniformément sur toute la circonférence (360°).



### RÉFÉRENCE « C »

#### LUBRIFICATION DE L'ASSISE ET DE L'ARBRE DE ROUE

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse sur la portée supportant le joint de l'arbre de roue et sur l'arbre de roue, sur sa largeur et sur toute la circonférence (360°).

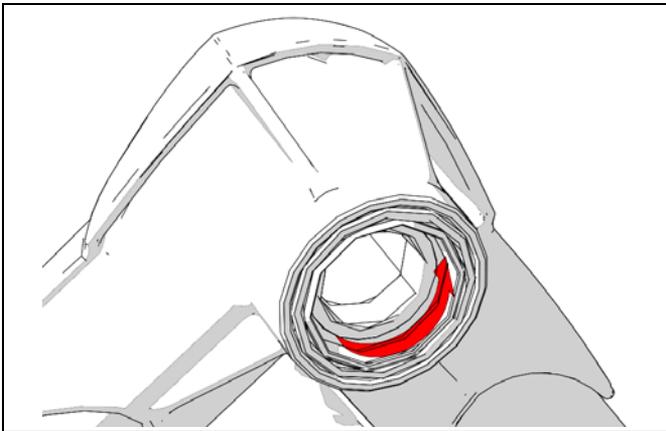


---

**RÉFÉRENCE « D »**

**LUBRIFICATION DU JOINT DES ROULEMENTS DU MOYEU**

Appliquer une quantité de 1.5 à 2 CC (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de 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.

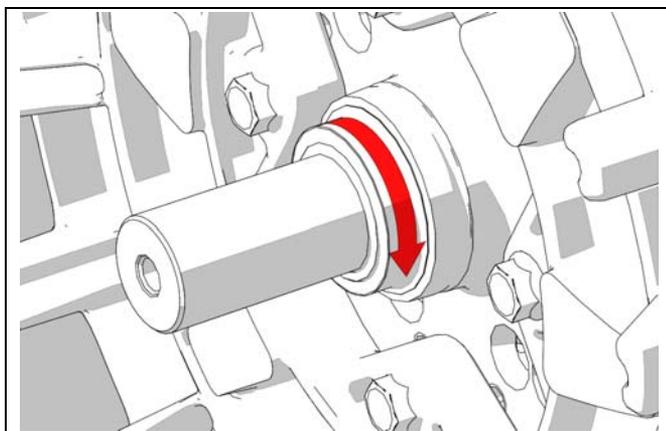
## LUBRIFICATION

---

### RÉFÉRENCE « E »

#### LUBRIFICATION DE LA SPEED SLEEVE DU MOYEU

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



---

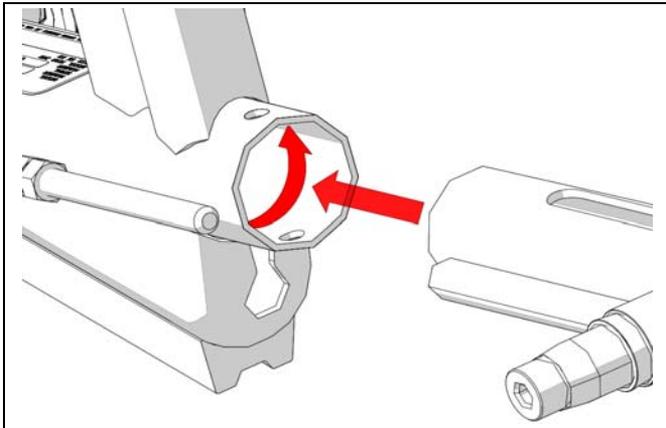
## RÉFÉRENCE « F »

### TUBE CHÂSSIS - CÔTÉ TENSIONNEUR

#### AVERTISSEMENT

Le tensionneur doit obligatoirement être réaligné suite à sont démontage. Référez-vous à la section Alignement du tensionneur de ce manuel.

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 seulement 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.

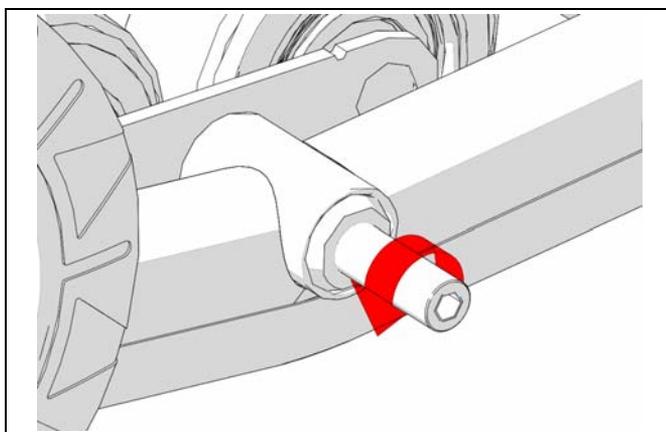
## LUBRIFICATION

---

### RÉFÉRENCE « G »

#### LUBRIFICATION DE L'ARBRE DU TANDEM MÂLE

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse sur l'arbre du tandem mâle, uniformément sur toute la circonférence (360°) et sur sa longueur.

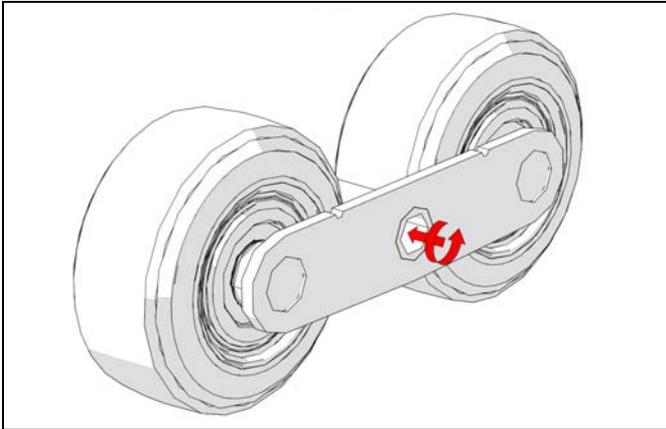


---

**RÉFÉRENCE « H »**

**LUBRIFICATION DE L'INTÉRIEUR DU TUBE DU TANDEM FEMELLE**

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse sur la paroi intérieure du tandem femelle, uniformément sur toute la circonférence (360°) et sur sa longueur.



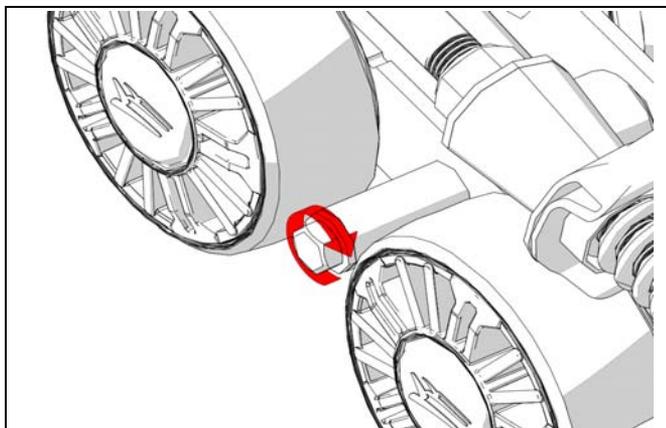
## LUBRIFICATION

---

### RÉFÉRENCE « I »

#### LUBRIFICATION DE LA TÊTE DU BOULON DE FIXATION DES TANDEMS

Appliquer une quantité de 0.75 à 1.5 CC (centimètre cube) de graisse sur la tête du boulon de fixation des tandems, uniformément sur toute la circonférence (360°).

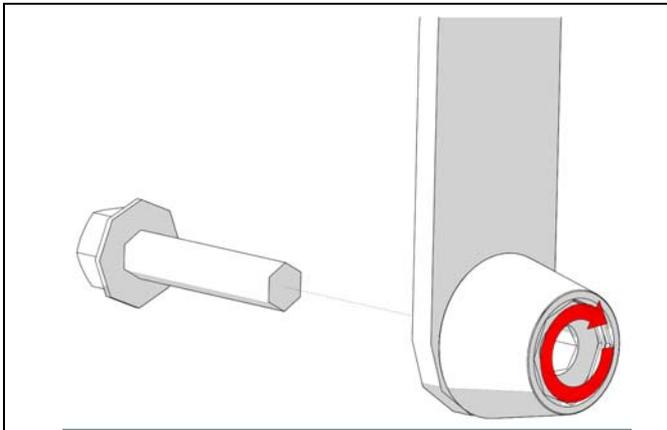


---

**RÉFÉRENCE « J »**

**LUBRIFICATION DE LA DOUILLE - BRAS POUR SUSPENSION RIGIDE**

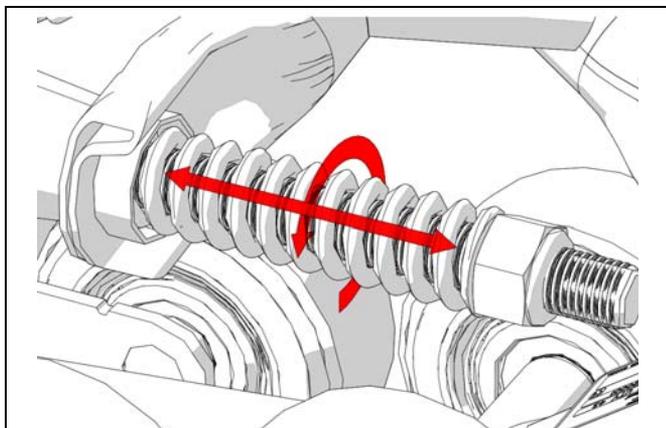
Appliquer une quantité de 0.5 à 1 CC (centimètre cube) de graisse sur l'o-ring interne de la douille installée sur le bras pour suspension rigide, uniformément sur toute la circonférence (360°).



### RÉFÉRENCE « K »

#### LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS DES SYSTÈMES AVANT

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

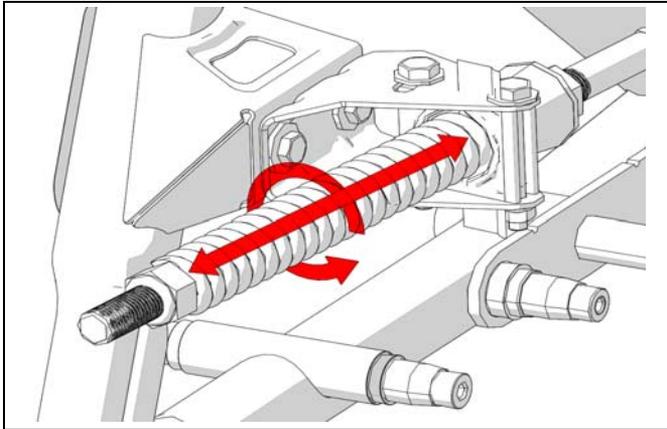


---

**RÉFÉRENCE « L »**

**LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS DES SYSTÈMES ARRIÈRE (SUSPENSION INDÉPENDANTE)**

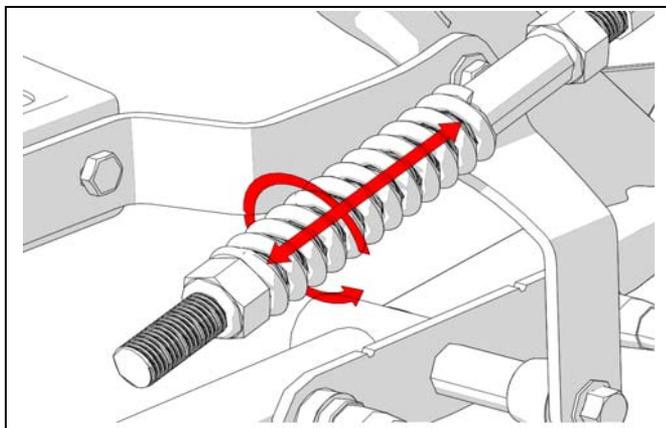
Appliquer de la graisse en aérosol (p. ex. graisse pour chaîne de motocyclette) tout autour du ressort du bras stabilisateur et sur toute sa longueur.



### RÉFÉRENCE « M »

#### LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS DES SYSTÈMES ARRIÈRE (SUSPENSION RIGIDE)

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



---

## 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.

*NOTA: Utiliser une pâte de blocage de filet de type Loctite 263 ou son équivalent aux endroits indiqués aux 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.

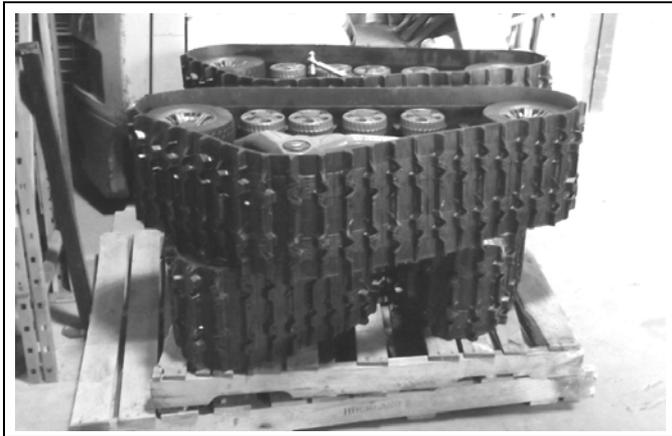


Figure 33

# USURE

## Roulette

Vérifier l'usure des roulettes par la bande de contact intérieure (1). Si la bande est perforée et/ou la largeur de la roulette est inférieure à 45mm, remplacer la roulette. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Référez-vous à la Figure 34.

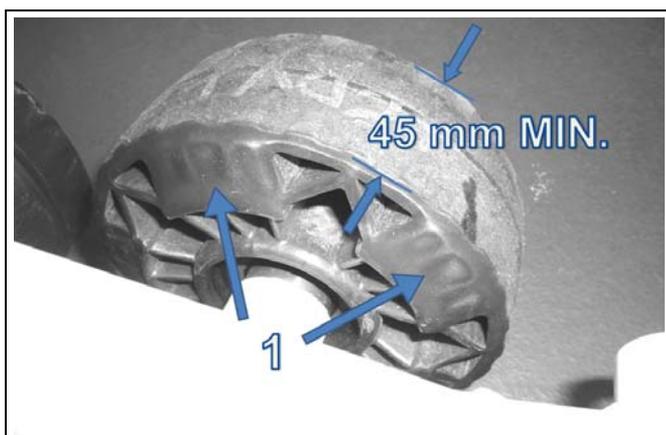


Figure 34

## 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.

## Roue uréthane

Vérifier l'usure des roues d'uréthane sur la bande de contact intérieure (1) et entre les profils des crampons (2). Si la bande est usée ou perforée ou le pneu est craquelé entre les profils, remplacer la roue. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Référez-vous à la Figure 35.

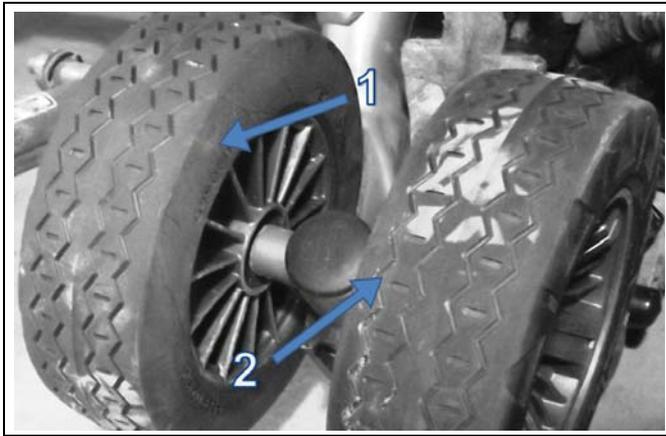


Figure 35

### Guide chenille

Vérifier l'usure des guides chenille en mesurant la largeur du guide. Si les dimensions du guide illustré à la Figure 36 sont inférieures à 5 mm, 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.

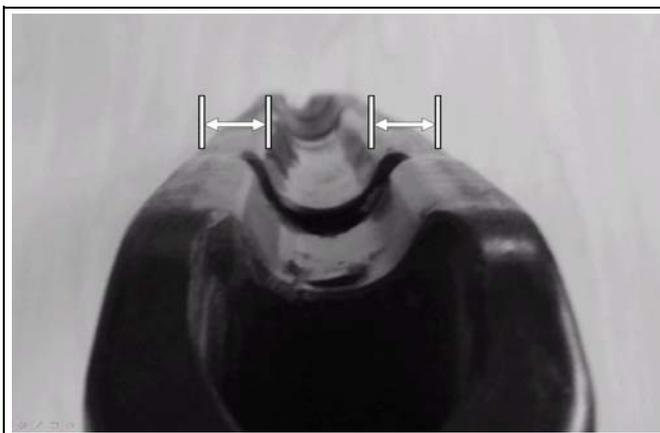


Figure 36

## Barbotin

Vérifier l'usure des barbotins en mesurant la pièce telle qu'illustré à la Figure 37. Remplacer la pièce lorsque la dimension est inférieure à 19 mm. Une usure excessive pourrait nuire au bon entraînement de la chenille et nuire aux performances du système.

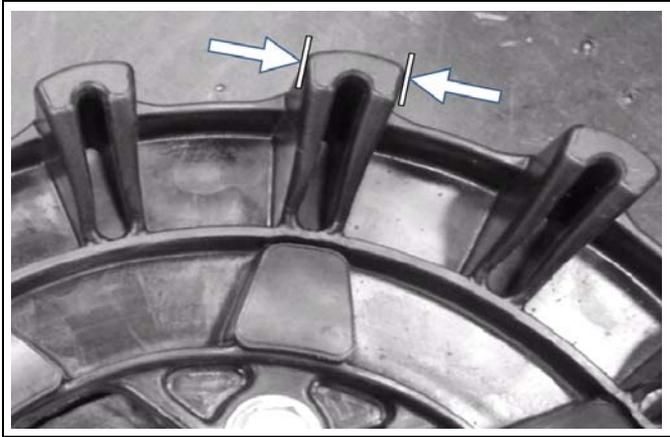


Figure 37

### Anti-rotation

Vérifier l'usure de l'anti-rotation, principalement au niveau du joint à rotule (Figure 38) pour s'assurer qu'il n'est pas bloqué ou qu'il n'a pas de jeu. Un joint à rotule endommagé pourrait nuire au bon ajustement du système de chenille.

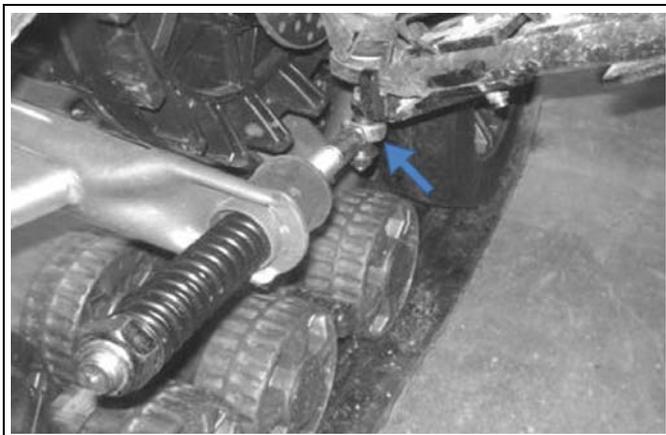


Figure 38

## GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

Camoplast chenilles haute performance garantit que le système **Tatou® UTV 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 **Tatou® UTV 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 VTU **Tatou® UTV 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 de Camoplast chenilles haute performance ou un distributeur autorisé.

La garantie ne couvre pas tout dommage ou bris au VTU, ainsi que les défauts connexes au VTU, 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 de 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 incon vénients, la couverture d'assurance, le remboursement des pertes, les pertes de temps et de revenus, etc.

## GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

---

- 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.

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

<b>DÉPANNAGE (Troubleshooting)</b>		
<i>Problème</i>	<i>Cause possible</i>	<i>Correction à apporter</i>
<b>Vibration anormale</b>	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
	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.
	Moyeu de l'UTV ou du système déformé suite à un impact ou une utilisation abusive	Remplacer la pièce déformée.
<b>Conduite instable</b>	Désajustement de l'angle d'attaque.	Réglage 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)
<b>Surchauffe des composantes de guidage du système (odeur de caoutchouc brûlé)</b>	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.
<b>Perte de puissance</b>	Tension des chenilles trop élevée.	Nettoyer le barbotin s'il y a accumulation de boue, neige ou tout autre contaminant.
		Déglacer les roulettes.
	Dégager le châssis de toute accumulation de neige compactée entre celui-ci et les roulettes.	
Infiltration de neige dans le système de filtration d'air.	Enlever la neige et contacter immédiatement le concessionnaire pour remédier à la situation.	
<b>Chenille dérailée</b>	Usure avancée d'une ou de plusieurs composantes.	Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure du guide chenille et des roulettes.
	Tension des chenilles trop basse.	Réajustement de la tension des chenilles. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Mauvais alignement du système et de son angle d'attaque.	Corriger l'alignement et l'angle d'attaque. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
<b>Manque de flottaison dans la neige</b>	Mauvais ajustement des anti-rotation.	Réglage 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.

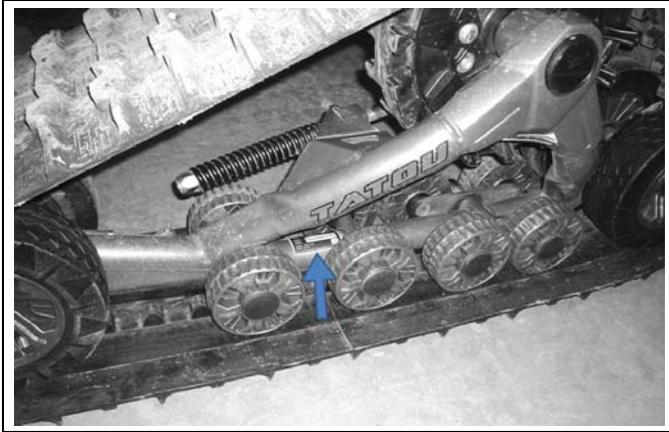


Figure 39

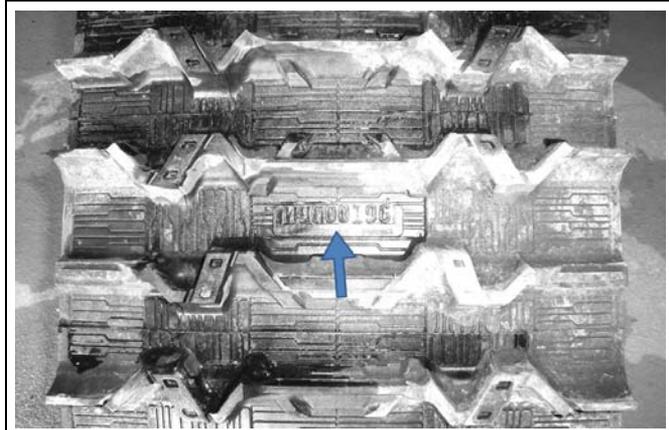


Figure 40

## **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](mailto:atvtracksystems@camoplastsolideal.com)

Site Web : [www.camoplastsolideal.com](http://www.camoplastsolideal.com)

# DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ



**camoplast**  
CHENILLES HAUTE PERFORMANCE

## DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ

**NOUS :**

MANUFACTURIER : **CAMOPLAST SOLIDEAL Inc.**  
ADRESSE : 4162, Rue Burnill, Local A  
Shawinigan (Québec) Canada  
G9N 0C3

PHONE :

FAX :

WEB SITE : [www.camoplastsolideal.com](http://www.camoplastsolideal.com)

**DÉCLARONS SOUS NOTRE SEULE RESPONSABILITÉ QUE NOTRE PRODUIT**

PRODUIT: VTU 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
-EN 17050-1 & -2	Évaluation de la conformité	2005

**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

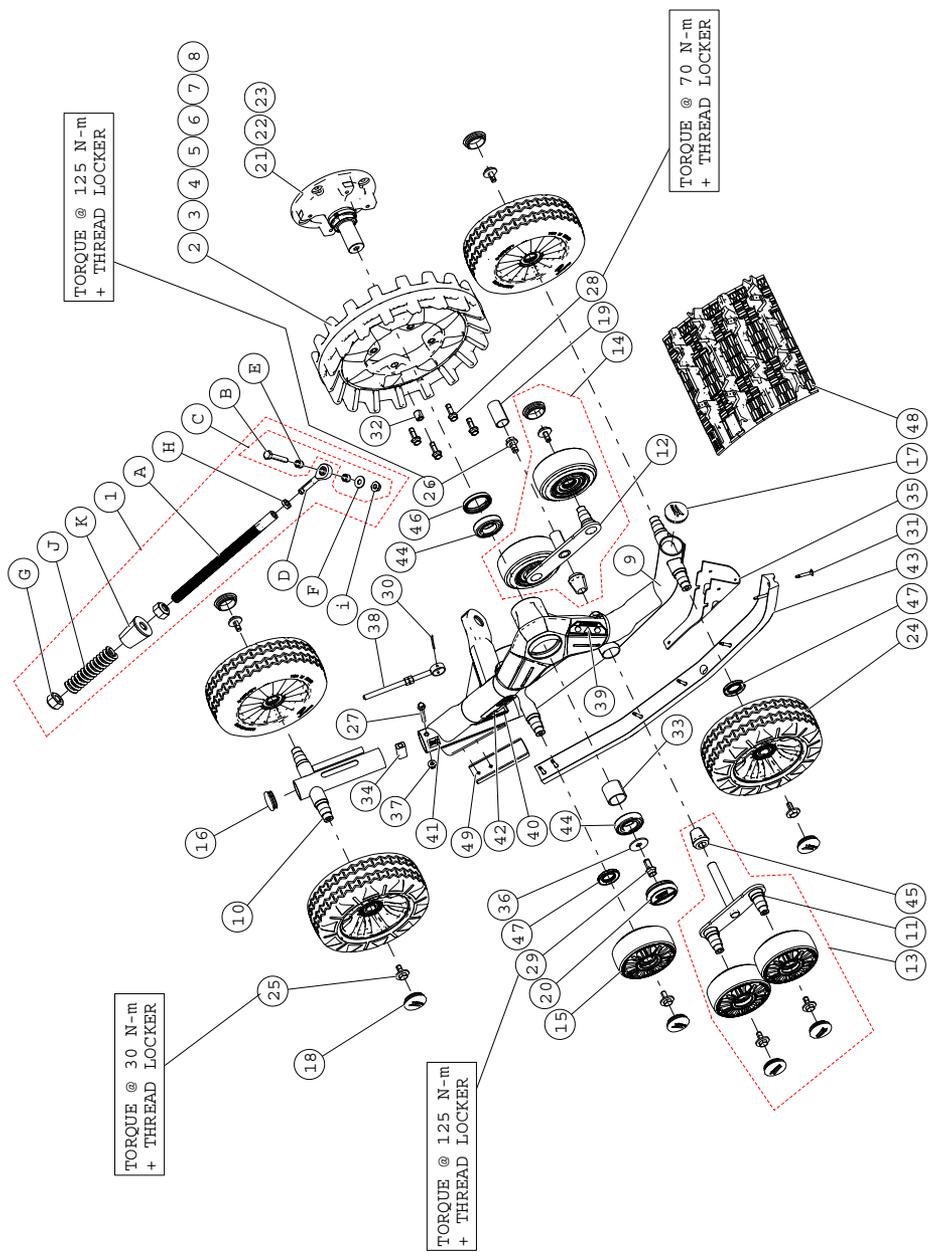
RESPONSABLE: \_\_\_\_\_

TITRE: \_\_\_\_\_

DATE: \_\_\_\_\_

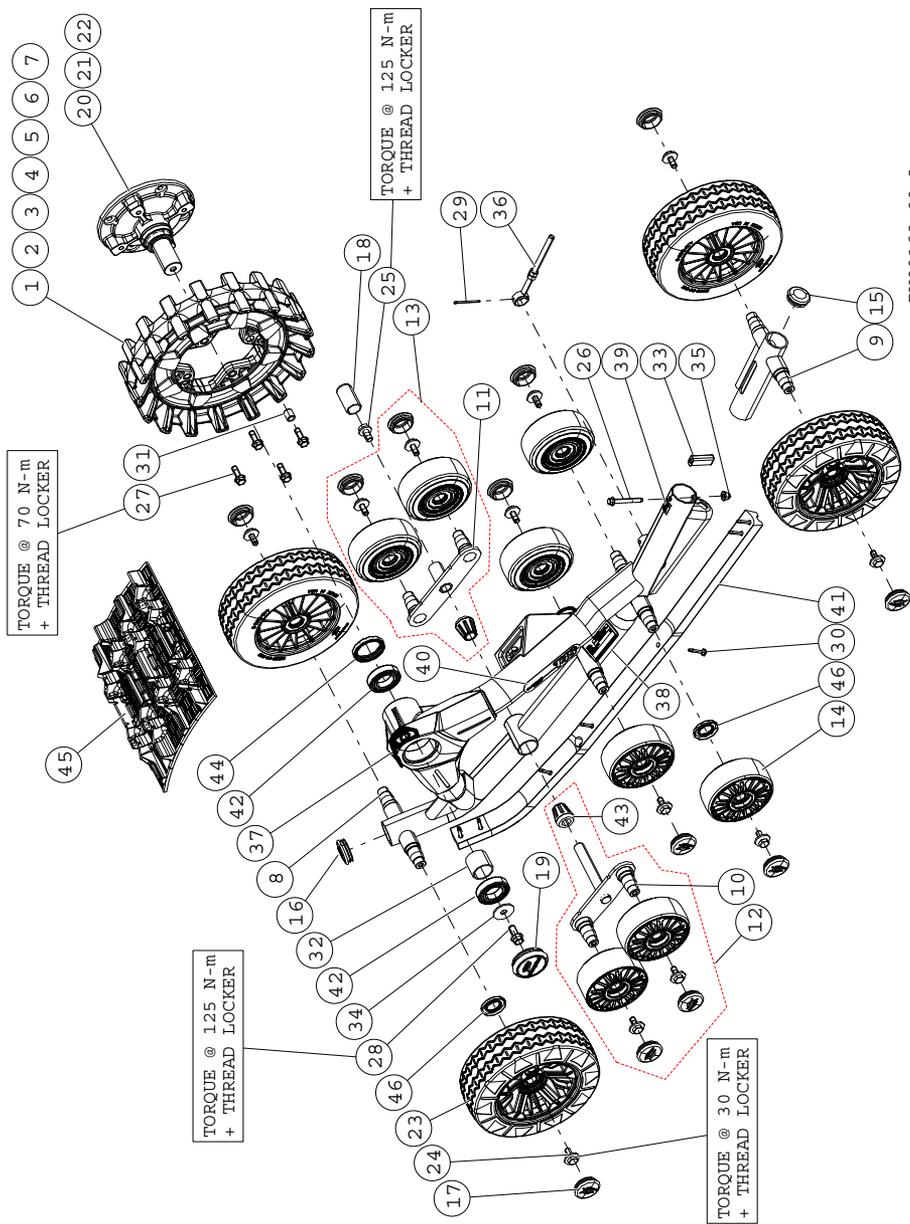
SIGNATURE: \_\_\_\_\_

This page is left intentionally blank.



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		<b>TATOU UTV T4S MY2013 FRONT LEFT &amp; RIGHT</b>	
1	1001-00-7005	STABILIZING ROD ASS'Y / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ - 370 LBS/IN	1
2	1009-00-7115	INJ SPROCKET, 15 TEETH / BARBOTIN INJ, 15 DENTS	1
3	1009-00-7116	INJ SPROCKET, 16 TEETH / BARBOTIN INJ, 16 DENTS	1
4	1009-00-7117	INJ SPROCKET, 17 TEETH / BARBOTIN INJ, 17 DENTS	1
5	1009-00-7118	INJ SPROCKET, 18 TEETH / BARBOTIN INJ, 18 DENTS	1
6	1009-08-7116	SPROCKET, 16 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 16 DENTS, 5 BOULONS	1
7	1009-08-7117	SPROCKET, 17 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 17 DENTS, 5 BOULONS	1
8	1009-08-7118	SPROCKET, 18 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 18 DENTS, 5 BOULONS	1
9-A	1010-00-8022	RH FRONT FRAME / CADRE AVANT DROIT - TATOU UTV 4S	1
9-B	1011-00-8022	LH FRONT FRAME / CADRE AVANT GAUCHE - TATOU UTV 4S	1
10	1014-00-8022	TENSIONNER / TENSIONNEUR - TATOU UTV 4S	1
11	1015-00-8000	WIDE WHEEL STABILIZER MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE LARGE	1
12	1015-00-8001	WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE LARGE	1
13	1015-00-8503	WIDE WHEEL STABILIZER - MALE / STABILISATEUR ROUE LARGE - MÂLE	1
14	7015-00-8513	WIDE WHEEL STABILIZER - FEMALE / STABILISATEUR ROUE LARGE - FEMELLE	1
15	1016-00-5133	132mm x 50mm HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLÉE 132mm x 50mm	6
16	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
17	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
18	1017-00-0110	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE (TPV/101-64) / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D. (TPV/101-64)	10
19	1017-00-0145	DUST CAP, STABILIZER / BOUCHON PROTECTEUR, STABILISATEUR	1
20	1017-00-7081	HUB CAP ASS'Y BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
21	1019-05-0010	POLARIS SPINDLE HUB HUB, ASS'Y / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ (MÉTRIQUE)	1
22	1019-08-0002	5 BOLTS PATTERN HUB ASS'Y / ESSIEU ASSEMBLÉ, BOULONNAGE 5 TROUS	1
23	1019-77-0031	MULTI HUB MODEL ASS'Y (METRIC) / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS.(MÉTRIQUE)	1
24	1024-00-1255	WHEEL (4.10/3.50-6) ASSY / ROUE (4.10/3.50-6) ASSEMBLÉ	4
25	1033-10-2026	HEX SCR W/WASH / VIS HEX A/ ROND - HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	10
26	1033-12-9025	HEX SCR W/ WASH / VIS HEX A/ ROND - 25x3, 10.9, YP, TL 9S-1026 / M12x1.75x25	1
27	1035-08-C060	HEX SCR / VIS HEX - HFCS, M8-1.25X60, 10.9, ZP, IFI536	1
28	1036-10-4030	SERRATED HEX SCR / BOUL HEX DENTELÉ - HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
29	1036-12-4030	HEX FLG SCR / BOUL HEX À EMBASE - HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
30	1042-00-0001	COTTER PIN / GOUPILLE - 1/8, 1-3/4, ZP	1
31	1049-00-0007	WAFER SQ DR DRILL SCR / VIS AUTOTARAUSEUSE - SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	9
32	1050-00-0011	BUSHING / ESPACEUR - .390 X .625 X 0.940L	4
33	1051-00-0037	BUSHING SPINDLE HUB / ESPACEUR ROULEMENTS À BILLES ESSIEU	1
34	1051-00-0111	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
35	1052-00-0122	UTV FOOT SHIM / ESPACEUR DE GUIDE DE CHENILLE	1
36	1061-00-0353	WASHER / RONDELLE - 1.625, 0.515, 11ga	1
37	1074-08-0001	HEX FL NY NUT / ÉCROU HEX NYLON EMBASE - FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
38	1082-00-7050	TRACK TENSIONER AND NUTS ASS'Y / TENSIONNEUR CHENILLE ET ÉCROU ASSEMBLÉ	1
39	1083-00-8002	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
40	-	STICKER - SERIAL NUMBER / AUTOCOLLANT - NO SÉRIE - TATOU UTV T4S	1
41-A	1083-00-8100	STICKER - FRONT LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AVANT GAUCHE	1
41-B	1083-00-8110	STICKER - FRONT RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AVANT DROIT	1
42	1083-00-8450	STICKER / AUTOCOLLANT - TATOU UTV T4S MY2012	1
43	1085-00-8000	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT - TATOU UTV T4S	1
44	1090-00-0001	STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD	2
45	1093-00-7000	RUBBER CONE SBR / CONE DE CAOUTCHOUC SBR	2
46	1093-00-7002	SHAFT SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ POUR ARBRE - 50 x 62 x 10 TC	1
47	1093-00-7011	SHAFT SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ - 28 x 48 x 6 TC	12
48	1093-00-8000	TRACK / CHENILLE - 12.5" x 98.57" x 1.000" (9131S)	1
49	1093-00-8999	UTV TRACK GUIDE SPACER / ESPACEUR DE GUIDE UTV	1
A	1000-00-7002	THREADED ROD, STABILIZING ROD / TIGE FILETÉE, BRAS STABILISATEUR	1
B	1033-10-1060	HEX SCR / VIS HEX - ISO 4014, 10.9 ZP / M10x1.5x60	1
C	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLTS KIT / ENSEMBLE BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
D	1047-00-7010	ROD END, STABILIZING ROD / TIGE À CEIL, BRAS STABILISATEUR	1
E	1050-00-0013	ROD END SPACER / ESPACEUR TIGE À CEIL	2
F	1060-00-0004	WASHER / RONDELLE - 8, ZP, 7/16IDx1.072T	1
G	1071-20-0001	HEX NYLON NUT / HEX NYLON NUT - ISO 7040 8.8, ZP / M20x2.5	2
H	1073-12-3002	HEX THIN NUT / ÉCROU MINCE HEX - 8.8, ISO 4037, ZP / M12x1.25	1
I	1074-10-0001	HEX FL NY NUT / ÉCROU HEX NYLON EMBASE - ISO 4161, 8.8, ZP / M10x1.5	1
J	1080-00-0004	COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION - 370 LBS/IN	1
K	1093-00-7007	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR EN CAOUTCHOUC	1

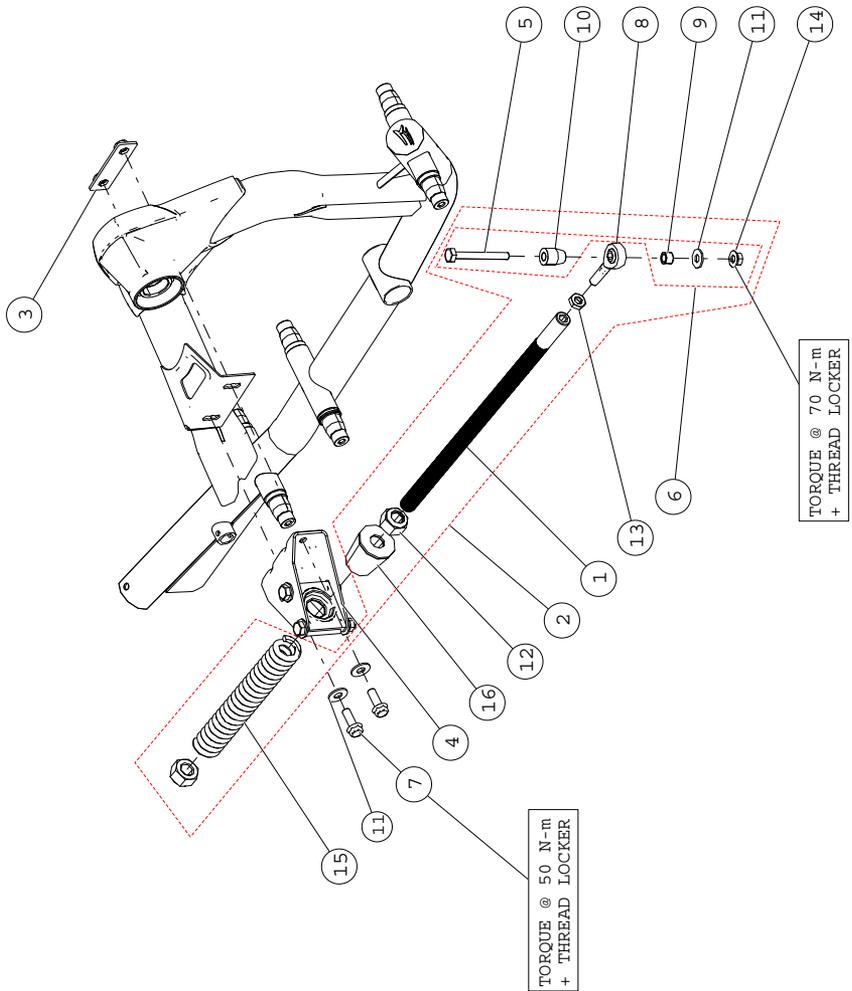
2015-02-13 / rev F



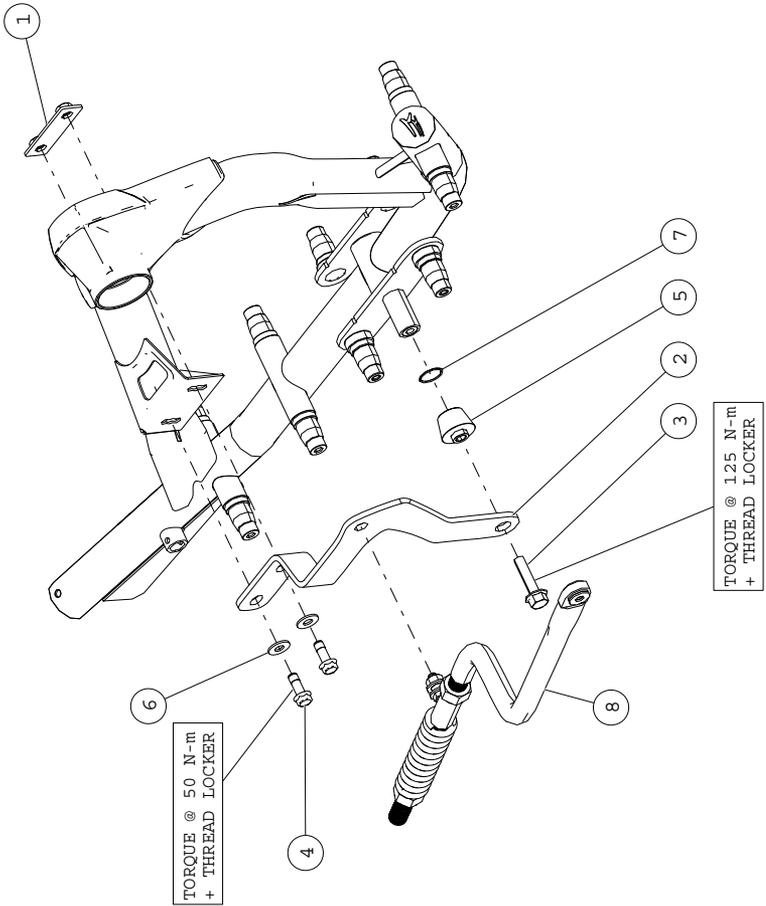
RV00168-00\_A

ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		<b>TATOU UTV T4S MY2013 REAR LEFT &amp; RIGHT</b>	
1	1009-00-7115	INJ SPROCKET, 15 TEETH / BARBOTIN INJ, 15 DENTS	1
2	1009-00-7116	INJ SPROCKET, 16 TEETH / BARBOTIN INJ, 16 DENTS	1
3	1009-00-7117	INJ SPROCKET, 17 TEETH / BARBOTIN INJ, 17 DENTS	1
4	1009-00-7118	INJ SPROCKET, 18 TEETH / BARBOTIN INJ, 18 DENTS	1
5	1009-08-7116	SPROCKET, 16 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 16 DENTS, 5 BOULONS	1
6	1009-08-7117	SPROCKET, 17 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 17 DENTS, 5 BOULONS	1
7	1009-08-7118	SPROCKET, 18 TEETH, 5 BOLTS PATTERN / BARBOTIN 18 DENTS, 5 BOULONS	1
8-A	1012-00-8022	RH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE CÔTÉ DROIT - TATOU UTV T4S	1
8-B	1013-00-8022	LH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE CÔTÉ GAUCHE - TATOU UTV T4S	1
9	1014-00-8022	TENSIONNER / TENSIONNEUR - TATOU UTV T4S	1
10	1015-00-8000	WIDE WHEEL STABILIZER MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE LARGE	1
11	1015-00-8001	WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE LARGE	1
12	1015-00-8503	WIDE WHEEL STABILIZER - MALE / STABILISATEUR ROUE LARGE -MÂLE	1
13	7015-00-8513	WIDE WHEEL STABILIZER - FEMALE / STABILISATEUR ROUE LARGE - FEMELLE	1
14	1019-00-5133	132mm x 50mm HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLÉE 132mm x 50mm	8
15	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
16	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
17	1017-00-0110	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE (TPV/101-64) / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D. (TPV/101-64)	12
18	1017-00-0145	DUST CAP, STABILIZER / BOUCHON PROTECTEUR, STABILISATEUR	1
19	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
20	1019-05-0010	POLARIS SPINDLE HUB HUB, ASSY / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ (MÉTRIQUE)	1
21	1019-08-0002	5 BOLTS PATTERN HUB ASSY / ESSIEU ASSEMBLÉ, BOULONNAGE 5 TROUS	1
22	1019-77-0031	MULTI HUB MODEL ASSY (METRIC) / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS.(MÉTRIQUE)	1
23	1024-00-1255	WHEEL (4.10/3.50-6) ASSY / ROUE (4.10/3.50-6) ASSEMBLÉ	4
24	1033-10-2026	HEX SCR W/WASH / VIS HEX A/ ROND - HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	12
25	1033-12-9025	HEX SCR W/ WASH / VIS HEX A/ ROND - 25x3, 10.9, YP, TL 9S-1026 / M12x1.75x25	1
26	1035-08-C060	HEX SCR / VIS HEX - HFCS, M8-1.25X60, 10.9, ZP, IFI536	1
27	1036-10-4030	SERRATED HEX SCR / / BOUL HEX DENTELÉ - HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
28	1036-12-4030	HEX FLG SCR / BOUL HEX À EMBASE - HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
29	1042-00-0001	COTTER PIN / GOUPILLE - 1/8, 1-3/4, ZP	1
30	1049-00-0007	WAFER SQ DR DRILL SCR / VIS AUTOTARRAUDEUSE - SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
31	1050-00-0011	BUSHING / ESPACEUR - ,390 X ,625 X 0,940L	4
32	1051-00-0037	BUSHING SPINDLE HUB / ESPACEUR ROULEMENTS À BILLES ESSIEU	1
33	1051-00-0111	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
34	1061-00-0353	WASHER / RONDELLE - 1.625, 0.515, 11ga	1
35	1074-08-0001	HEX FL NY NUT / ÉCROU HEX NYLON EMBASE - FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
36	1082-00-7050	TRACK TENSIONER AND NUTS ASSY / TENSIONNEUR CHENILLE ET ÉCROUS ASSEMBLÉ	1
37	1083-00-8002	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
38	-	STICKER - SERIAL NUMBER / AUTOCOLLANT - NO SÉRIE - TATOU UTV T4S	1
39-A	1083-00-8120	STICKER - REAR LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME ARRIÈRE GAUCHE	1
39-B	1083-00-8130	STICKER - REAR RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME ARRIÈRE DROIT	1
40	1083-00-8450	STICKER / AUTOCOLLANT - TATOU UTV T4S MY2012	1
41	1085-00-8001	TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE - TATOU UTV T4S	1
42	1090-00-0001	STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD	2
43	1093-00-7000	RUBBER CONE SBR / CONE DE CAOUTCHOUC SBR	2
44	1093-00-7002	SHAFT SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ POUR ARBRE - 50 x 62 x 10 TC	1
45	1093-00-8001	TRACK / CHENILLE - 13.5" x 116.7" x 1.000" (9132S)	1
46	1093-00-7011	SHAFT SEAL / JOINT D'ÉTANCHÉITÉ - 28 x 48 x 6 TC	12

2015-02-13 / rev F



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		<b>TATOU UTV T4S MY2013 INDEPENDENT SUSPENSION (IS)</b>	
1	1000-00-8002	THREADED ROD, LONG / TIGE FILETÉE, LONGUE	1
2	1001-00-8005	STABILIZING ROD ASS'Y / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ - 480 LBS/IN	1
3	1015-00-7026	BACK PLATE (METRIC) / PLAQUE DE FIXATION ARRIÈRE (MÉTRIQUE)	1
4	1015-00-8250	UNIVERSAL BRACKET ANTI-ROT. ASSY. (IS) / ANCRAGE UNIVERSEL ANTI-ROT. ASS. (SI)	1
5	1033-10-1080	HEX SCR / VIS HEX - HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931	1
6	1033-AS-0075	STABILIZING ROD LONG BOLTS KIT / ENSEMBLE BOULON LONG BRAS STABILISATEUR	1
7	1036-10-4030	HEX BOLT / BOULON HEX - HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
8	1047-00-7010	ROD END, M12-1.25 / TIGE À ŒIL, M12-1.25	1
9	1050-00-0013	ROD END SPACER / ESPACEUR POUR TIGE À ŒIL	1
10	1050-06-0758	SPACER, ANTIROTATION / ESPACEUR, ANTI-ROTATION	1
11	1060-00-0004	WASHER / RONDELLE - 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	3
12	1071-20-0001	HEX NYLON NUT, ISO 7040 8.8, ZP / M20x2.5	2
13	1073-12-3002	HEX THIN NUT / ÉCROU MINCE HEX - 8.8, ISO 4037, ZP / M12x1.25	1
14	1074-10-0001	HEX FL NY NUT / ÉCROU HEX NYLON EMBASE - ISO 4161, 8.8, ZP / M10x1.5	1
15	1080-00-0901	COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION - 480 LBS/IN	1
16	1093-00-7007	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR EN CAOUTCHOUC	1
		2012-07-17 / rev D	



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		<b>TATOU UTV T4S MY2013 RIGID SUSPENSION (RS)</b>	
1	1015-00-7026	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION ARRIÈRE	1
2-A	1015-00-8004	LH, BRACKET ANTI-ROTATION UTV (RS) / ANCRAGE ANTI-ROTATION UTV, GAUCHE (ER)	1
2-B	1015-00-8014	RH, BRACKET ANTI-ROTATION UTV (RS) / ANCRAGE ANTI-ROTATION UTV, DROIT (ER)	1
3	1035-12-A050	HEX SCR FLANGE / VIS HEX À REBORD - HFCS, M10-1.5X30, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	1036-10-4030	HEX BOLT / BOULON HEX - HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
5	1050-00-8000	BUSHING, ANTI-ROTATION UTV (RS) / COUSSINET, ANTI-ROTATION UTV (RS)	1
6	1060-00-0004	WASHER / RONDELLE - 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	2
7	1093-00-0020	O-RING / JOINT TORIQUE - 26 x 29 x 1.5	1
8	VAR	REFER TO INSTALLATION GUIDE LINES DOCUMENTATION / RÉFÉRER À LA DOCUMENTATION DU GUIDE D'INSTALLATION	1
		2012-06-18 / rev C	