# CAMOPLAST UTV T4S

SYSTÈME DE TRACTION POUR VTU

2014

1099-01-1120 - VERSION F

# MANUEL DE L'UTILISATEUR

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*

***Veuillez 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 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'usager de respecter ces conditions d'utilisation.***

## *IMPORTANT*

***La façon d'utiliser les systèmes de traction Camoplast Chenilles Haute Performance 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
Traductions disponibles au www.camoplastsolideal.com

® et MC sont des marques de Camoplast Solideal Inc.
Tous droits réservés. ©2015 Camoplast Solideal Inc.
Imprimé au Canada.

# 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 . . . . . 19
RÉGLAGES . . . . . 23
INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC . . . . . 41
PÉRIODE DE RODAGE . . . . . 44
REMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR . . . . . 45
ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR . . . . . 47
MAINTENANCE . . . . . 51
LUBRIFICATION . . . . . 57
COUPLES DE SERRAGE . . . . . 70
REMISAGE . . . . . 70
USURE . . . . . 71
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS . . . . . 76
DÉPANNAGE . . . . . 79
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE . . . . . 80
SOUTIEN TECHNIQUE . . . . . 81
DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ . . . . . 82
LISTE DE PIÈCES . . . . . 86

# INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi le système de traction **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**

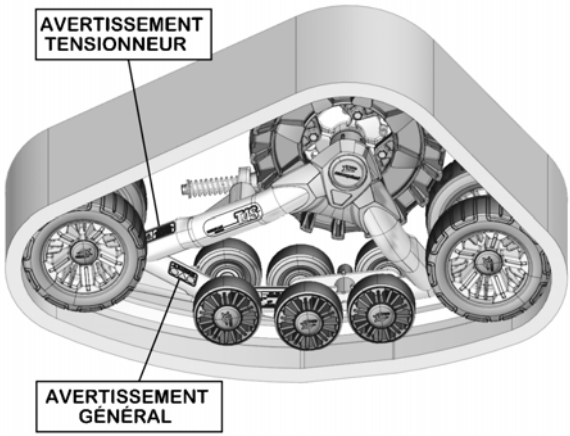
**Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.**

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

*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

| | |
|---|---|
| | MANUEL DE L'UTILISATEUR - Chaque utilisateur doit obligatoirement prendre connaissance du *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 tranféré 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 *Manuel de l'utilisateur* pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable des sytèmes 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 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 13 mm, 14 mm, 15 mm, 16 mm, 17 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 roulerez 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 **Camoplast UTV T4S** a été conçu, d'abord et avant tout, pour être utilisé dans des conditions hivernales et adapté pour performer dans les conditions printannières et automnales.

Le présent document contient des renseignements importants en lien avec la conduite d'un véhicule utilitaire (VTU) muni de systèmes de traction **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 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, 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 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.

L'utilisateur évitera ainsi de s'exposer à une quelconque manoeuvre 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. 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 **Camoplast 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 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**

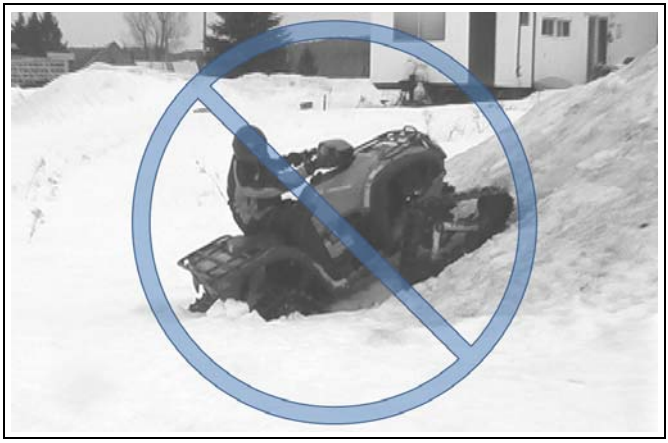
**Avant chaque départ, s'assurer que les roues et les composantes mobiles du système ne sont pas coincées ou glacées en place.**

## 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 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 composantes du véhicule et du système.**

## Descente et enlisement 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 enlisement. Pelleter reste la meilleure alternative dans cette situation.**

## Remorquage en cas d'enlisement

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Si vous devez être remorqué à la suite d'un enlisement, 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**

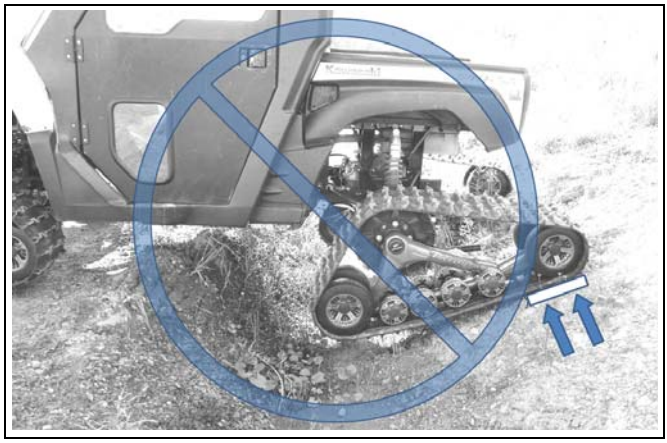
**Il est déconseillé de tenter de franchir un obstacle, tel un tronc d'arbre, une souche, un gros caillou ou une crête abrupte qui pourrait s'insérer entre les systèmes de chenille avant et arrière et vous immobiliser. La meilleure option reste de contourner ce type d'obstacle.**

## 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.**

## 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.**

## 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.**

*NOTE : Certains véhicules utilitaires n'ont pas l'option de verrouillage du différentiel arrière. Pour ces véhicules, éviter la situation mentionnée ci-dessus et effectuer des virages à plus grand rayon.*

## 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.**

## Positionnement du câble lors d'un remorquage

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Lors d'un remorquage en cas d'enlisement, 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**

**Ne jamais excéder la capacité de charge du véhicule suggérée par le manufacturier 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 débuter 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 débuter 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.**

## 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.

**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).*

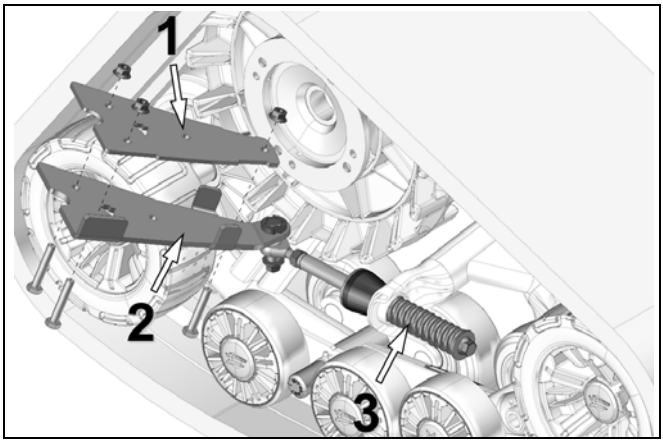



Figure 1

- 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 :**

- Démonter 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 VTU avant de procéder à l'installation des roues ou des sytèmes de traction.

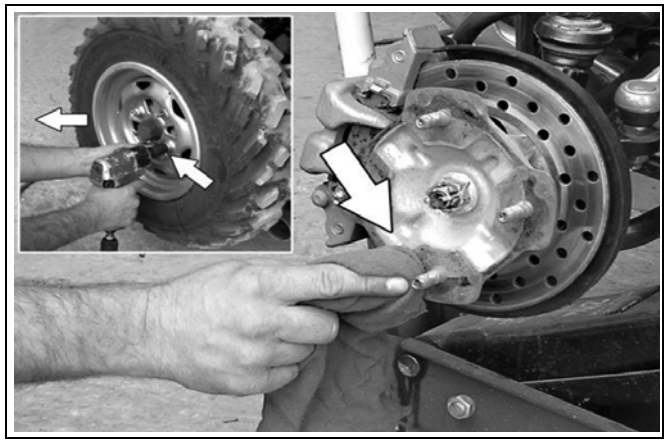


Figure 2

*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 manufacturier.
- 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 :

- Positionner le volant et les systemes de chenilles droite.
- 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.

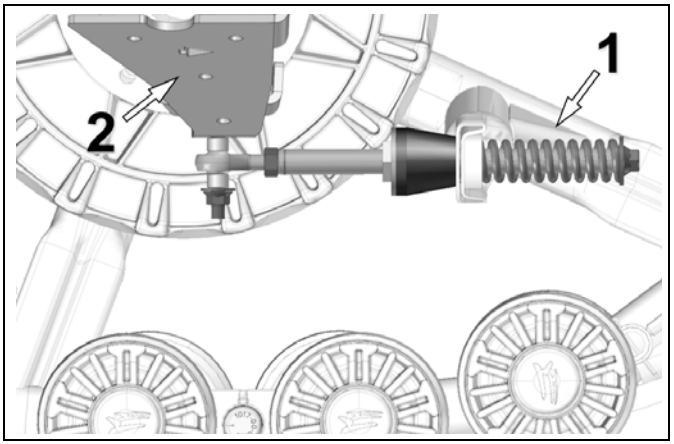



Figure 3

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

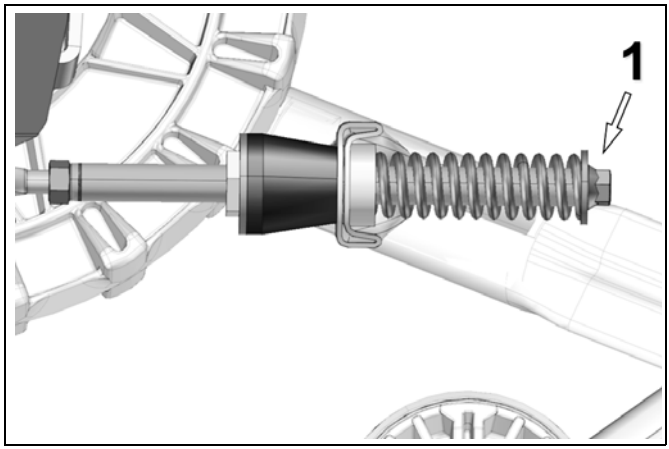



Figure 4

- 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.

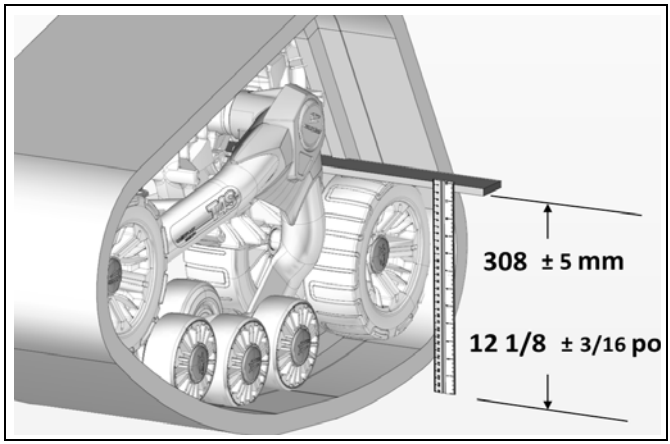



Figure 5

- 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 **308 mm [12 1/8 po]** au dessus du sol (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.*

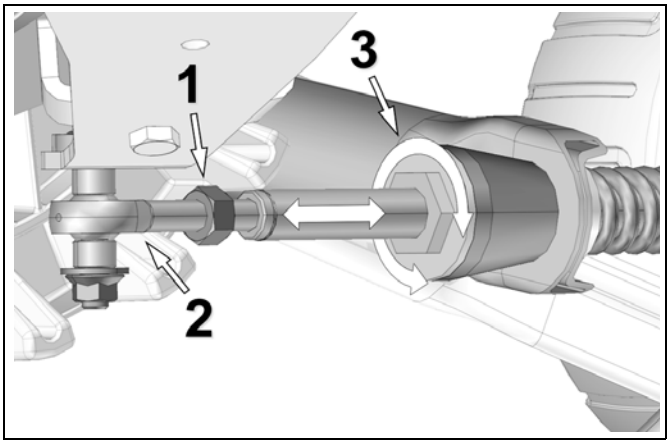



Figure 6

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

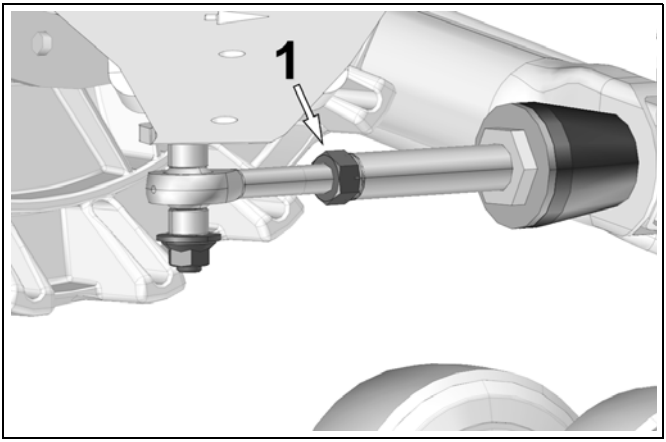



Figure 7

**Principes de réglage** (systèmes avant):

- Un ajustement de plus de **308 mm [12 1/8 po]** 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 **308 mm [12 1/8 po]** mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de raffermir la direction, en plus 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 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

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

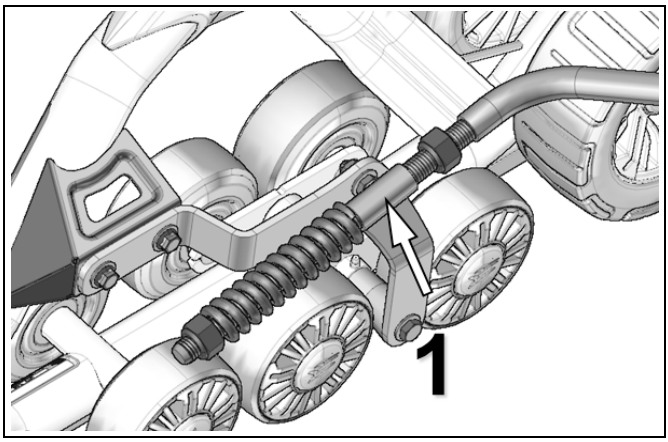



Figure 8

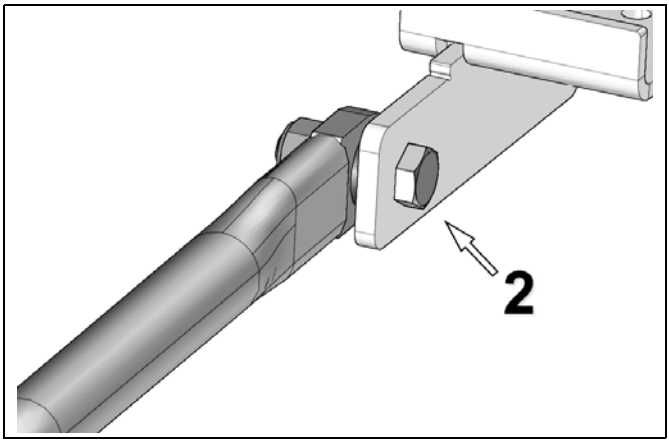



Figure 9

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

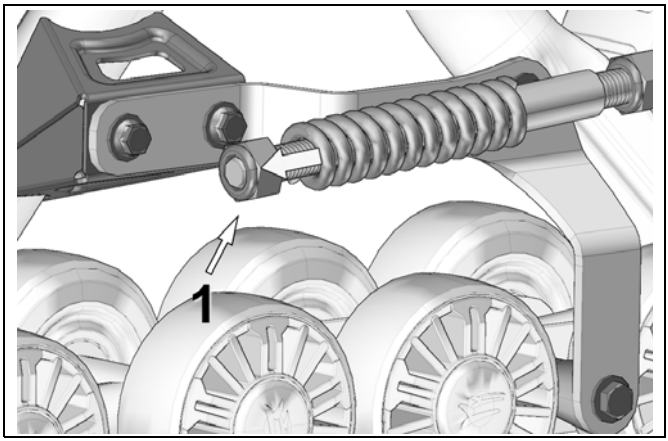



Figure 10

- Régler l'écrou (2) afin de produire une distance de 19 mm entre le guide du bras stabilisateur et l'écrou, comme le montre la Figure 11.

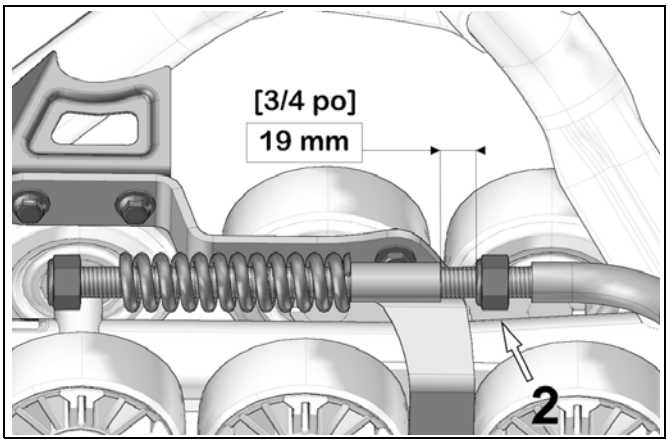



Figure 11

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

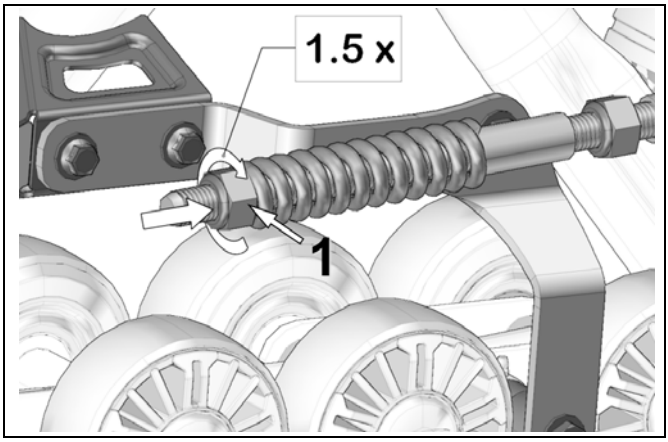



Figure 12

- **IMPORTANT** : Contre-vérifier la distance minimum de 19 mm entre l'écrou et le guide du bras stabilisateur. Réajuster au besoin. Voir la Figure 13.

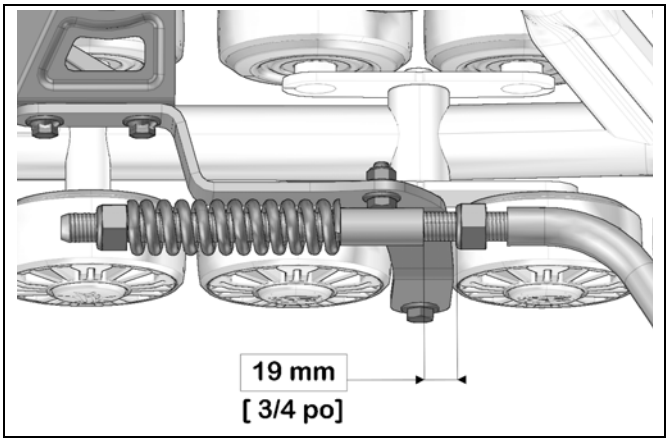



Figure 13

## Véhicule à suspension indépendante (SI)

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

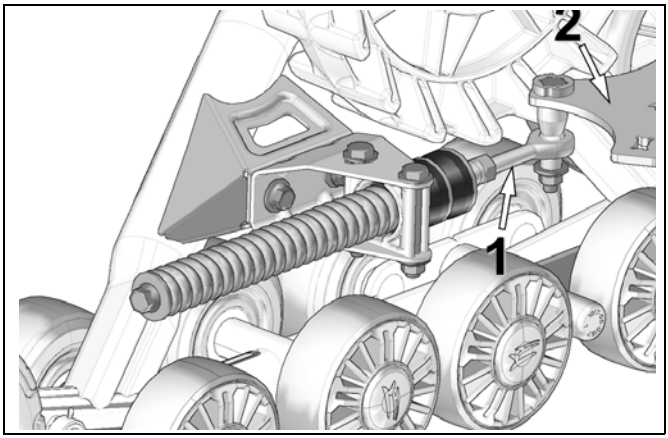



Figure 14

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

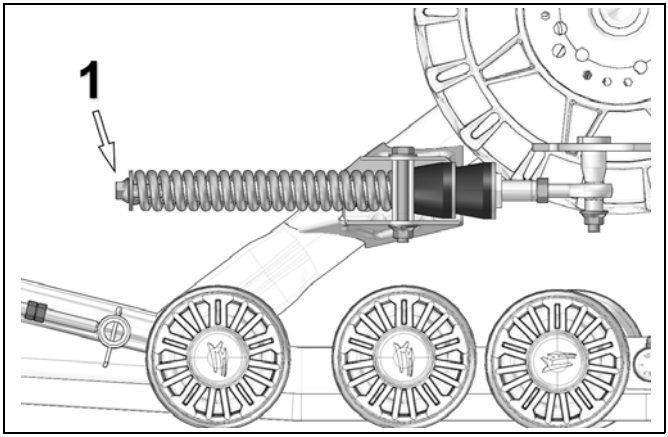



Figure 15

- 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.

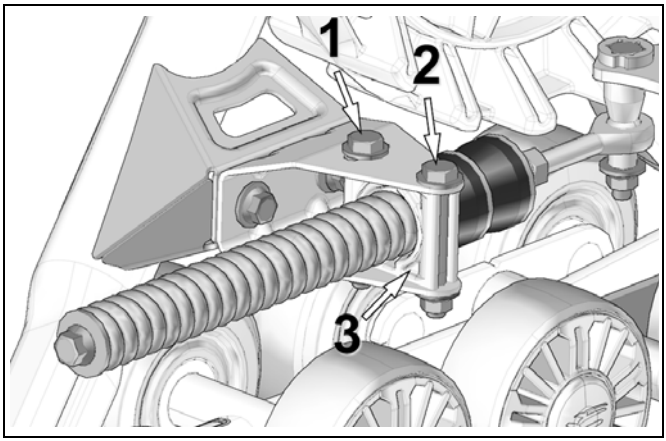



Figure 16

- 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.

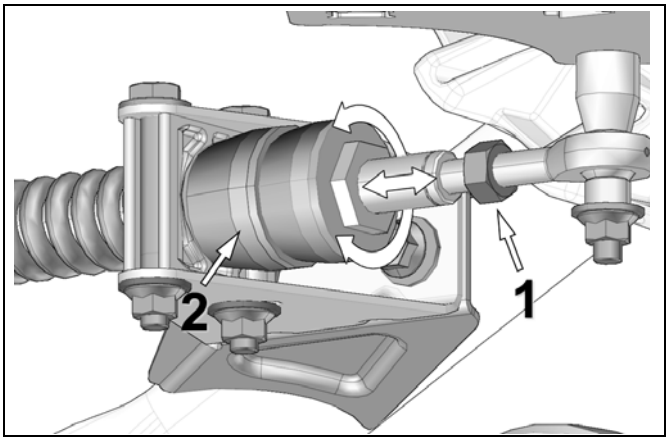



Figure 17

- 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.

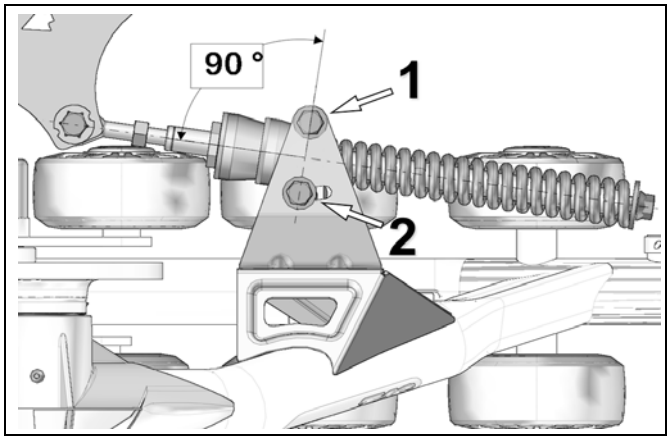



Figure 18

- 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.

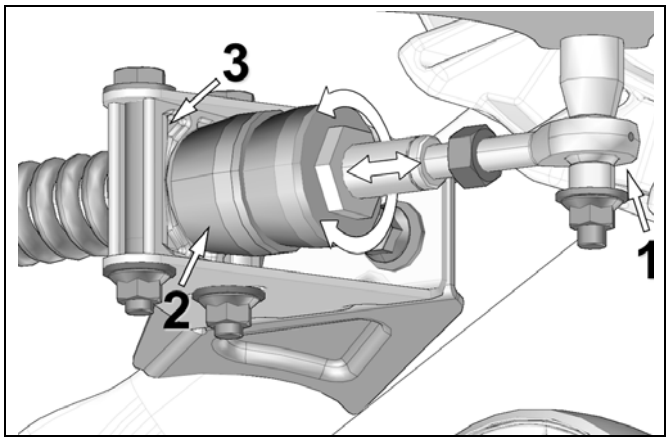



Figure 19

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

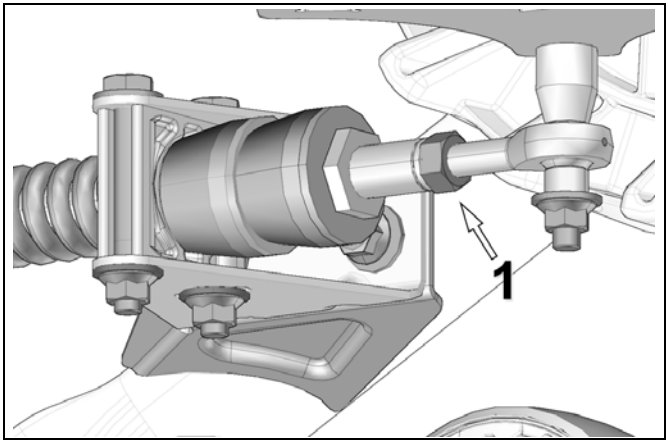



Figure 20

*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 les cônes de caoutchouc, on prévient les contacts possibles avec le marche-pied. Les cônes de caoutchouc comprimés nuisent au bon fonctionnement des systèmes.

## Alignement

On exige d'ajuster le parallélisme lorsque que le VTU 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.*

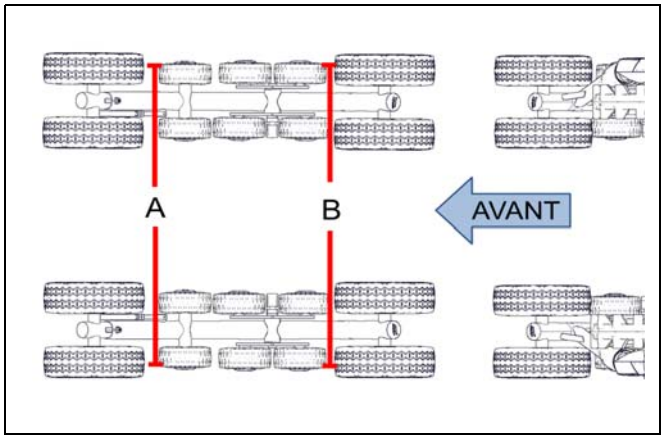



Figure 21

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

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

La **mesure A** doit être égale ou supérieure à la **mesure B** jusqu'à un maximum de **3 mm [ ⅛ po]**.

# A - B = 0 à 3 mm [1/8 po]

*NOTE : 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.*

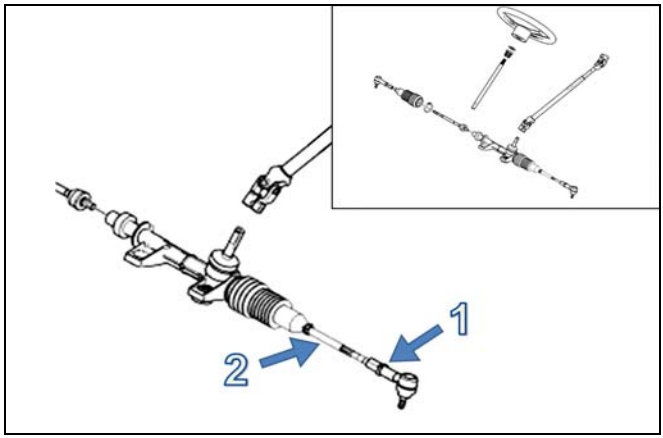



Figure 22

## 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 22.

*NOTE : 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 débloquer l'écrou dans le bon sens.*

*NOTE : 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.*

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

**Mesure A:** Mesurer la distance entre les roues extérieures de l'essieu le plus à l'avant des systèmes de chenille avant. Voir les Figures 23 et 24.

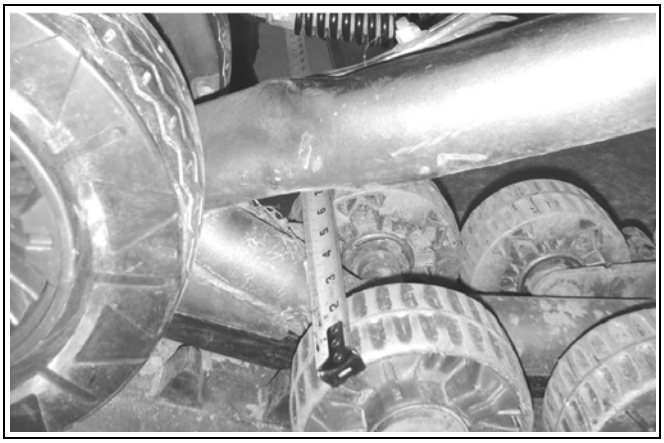


Figure 23 ( Distance entre les roues avant)

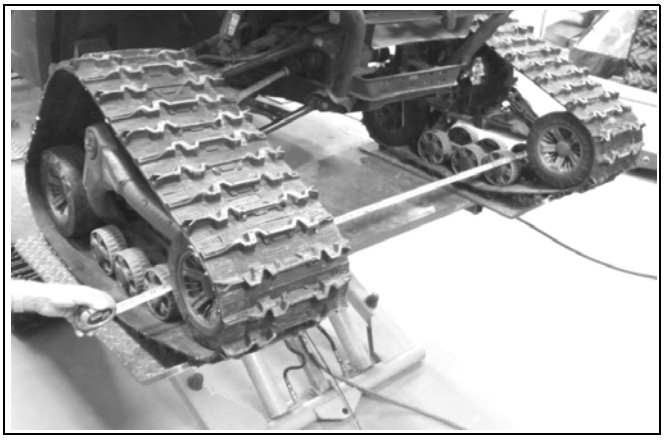


Figure 24 ( Distance entre les roues avant)

**Mesure B:** Mesurer la distance entre les roues extérieures de l'essieu le plus à l'arrière des systèmes de chenille avant. Voir les Figures 25 et 26.

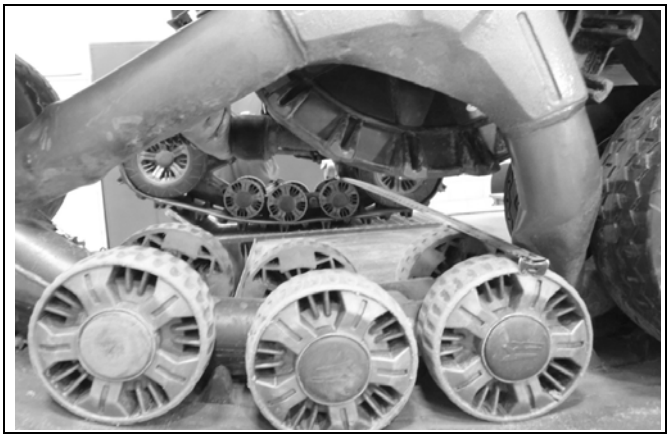


Figure 25 ( Distance entre les roues arrière)

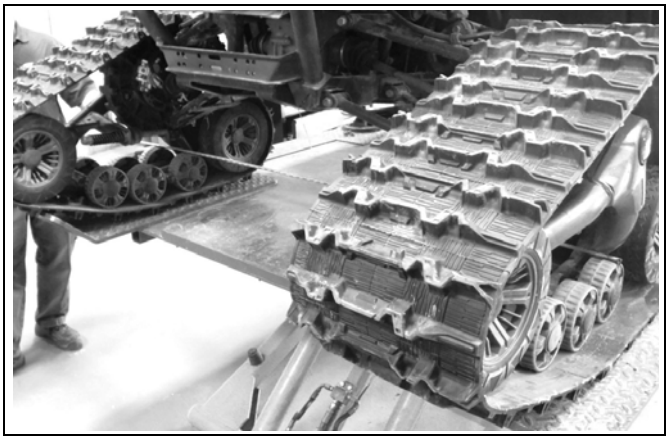


Figure 26 ( Distance entre les roues arrière)

## 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.**

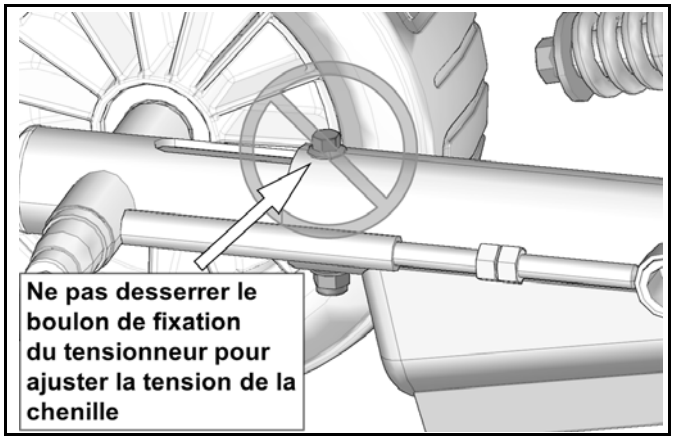



Figure 27

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou d'ajustement (1) pour régler la tension de la chenille. Voir la Figure 28.

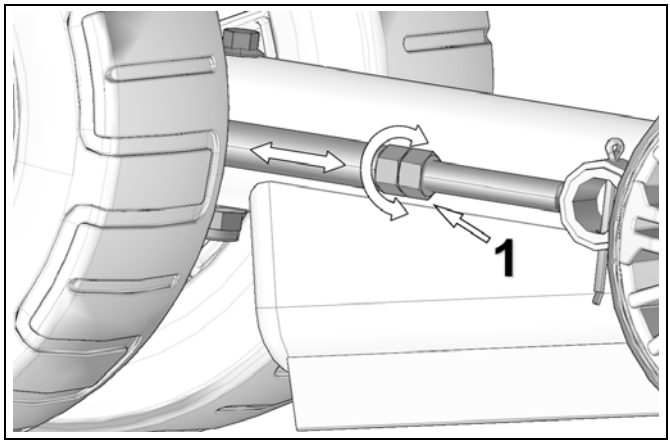



Figure 28

Le tableau suivant indique la force (1) appliquée et la déflection (2) qui doit se produire pour ajuster adéquatement la tension des chenilles. Voir la Figure 30.

.

| Chenille | Force | Déflexion |
|---|---|---|
| Avant | 11 kg [24 lb] | 19 mm [¾ po] |
| Arrière | 11 kg [24 lb] | 19 mm [¾ po] |

*NOTE : L'outil de vérification de la tension de chenille à la Figure 29 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camoplast. Chenilles Haute Performance autorisé. Le numéro de pièce Camoplast est 2000-00-3125.*

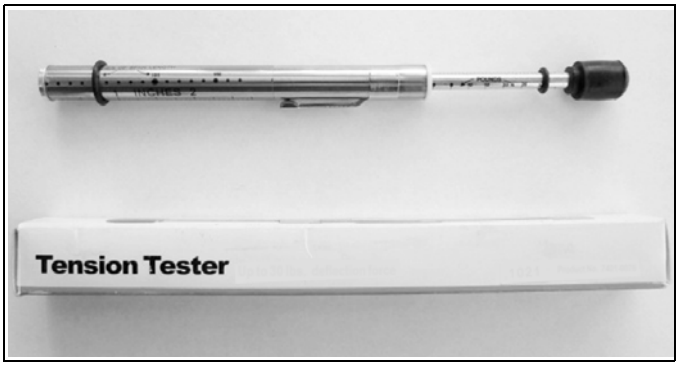



Figure 29

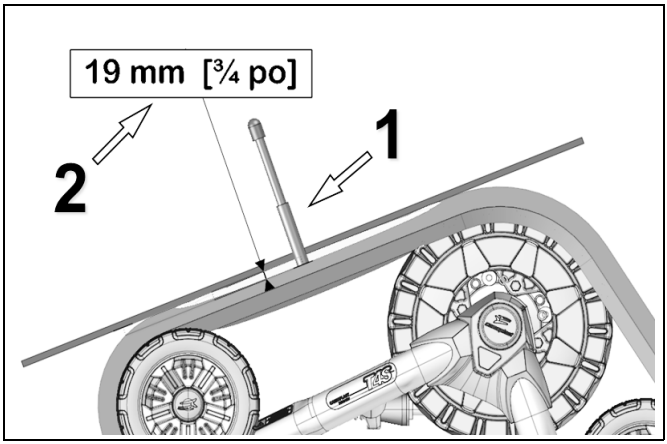



Figure 30

**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).

*NOTE : Une tension trop élevée peut entraîner une usure prématurée des composantes du système. Une tension trop élevée n'est pas recommandée*

- 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 [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 obligatiorement être réaligné lorsque ce boulon est déserré.**

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 la chenille au minimum. Voir la Figure 31.

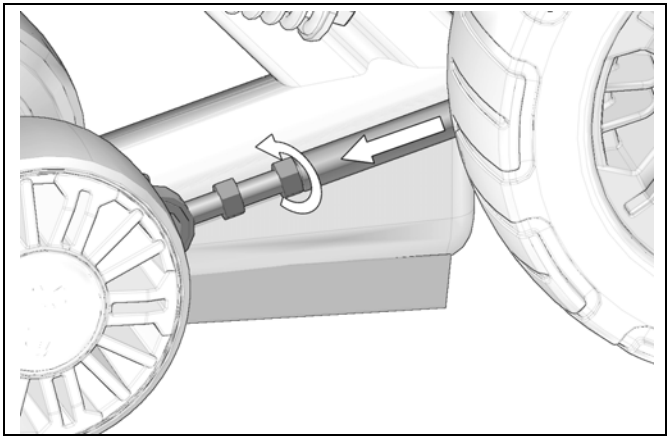


Figure 31

- Enlevez les deux roues de 241 mm au tensionneur. Voir la Figure 32.

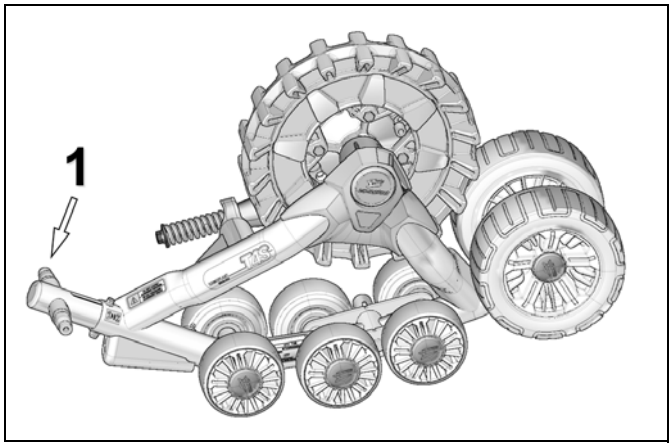



Figure 32

- Installer la chenille de caoutchouc. Voir la Figure 33.

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

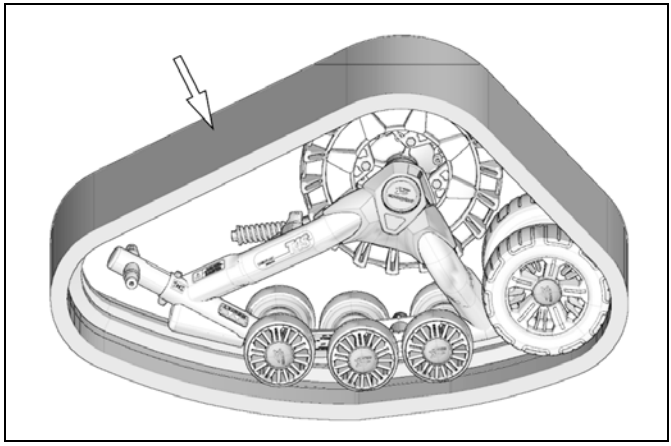


Figure 33

- Réinstaller les roues de 241 mm. Voir la Figure 34.

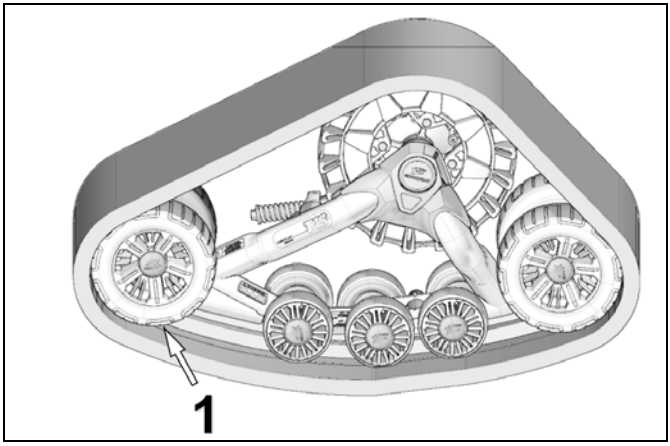



Figure 34

- Ajuster la tension de la chenille. Voir la section «Tension de la chenille» à la page 38.

# 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 réelle).

| PÉRIODE DE RODAGE | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VÉRIFICATION | INSTALLATION | 1re HEURE 15 km/h MAX Vitesse réelle | 2e HEURE 25 km/h MAX Vitesse réelle | 3e 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.

# REMPLACEMENT 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 35), ainsi que la procédure suivante pour effectuer le remplacement :

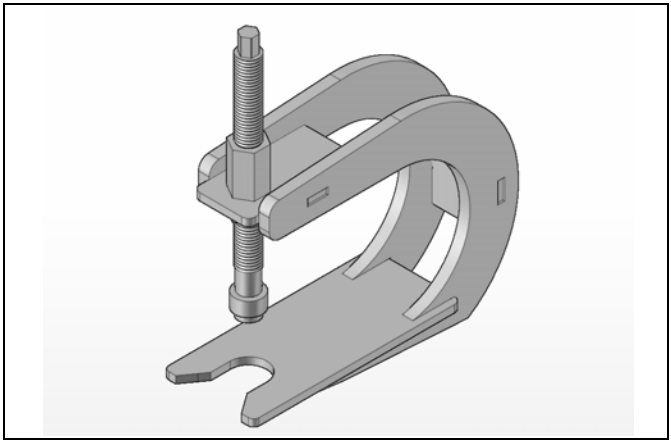


Figure 35

- Enlever le capuchon de caoutchouc de la roulette.
- Desserrer le boulon et retirer la roulette.
- Utiliser l'outil extracteur de roue lorsque la roulette est difficile ou impossible à retirer à la main.

- Placer l'extracteur sous la roulette tel qu'illustré à la Figure 36 puis visser la tige filetée de celui-ci pour retirer la roulette.

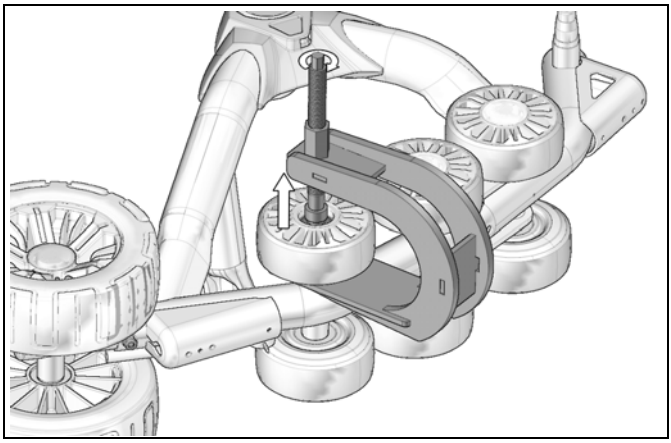


Figure 36

- Frapper la tige au marteau afin de créer une fréquence 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 37), 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) (2) fournies avec l'outil. Voir la Figure 37.

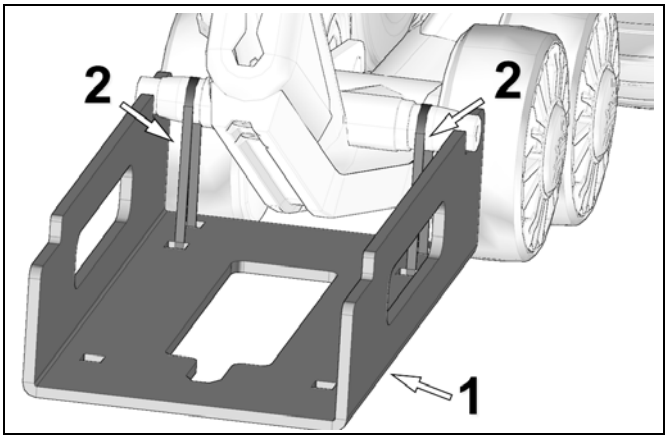



Figure 37

Positionner les extrémités de l'arbre de roue du tensionneur au coin de l'outil d'alignement (1), fixer ensuite l'outil d'alignement au châssis du système en utilisant les courroies de nylon (2) (tie-rap) fournies. Voir la Figure 38.

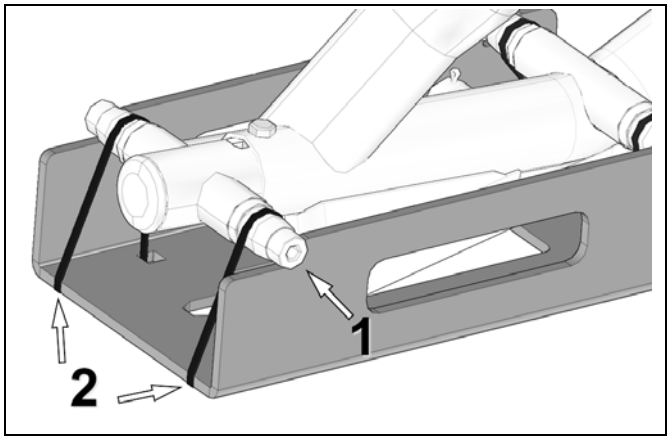



Figure 38

**⚠ 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.**

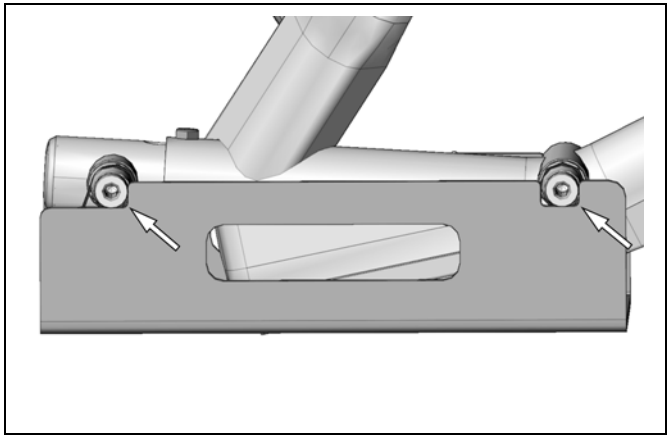


Figure 39

**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 40.

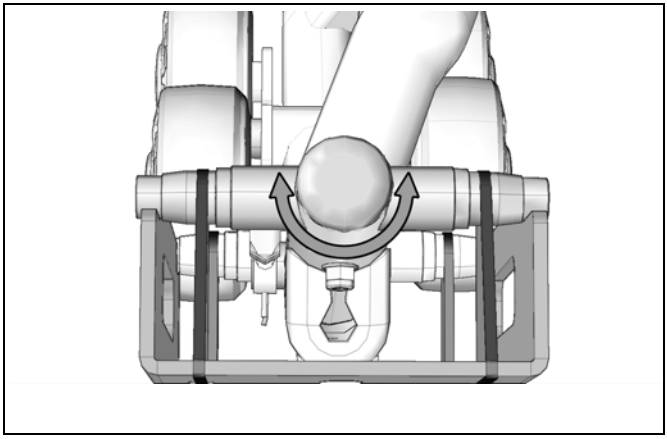


Figure 40

**⚠ 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.**

Serrer l'écrou de fixation du tensionneur au couple de 33 N•m. Voir la Figure 41.

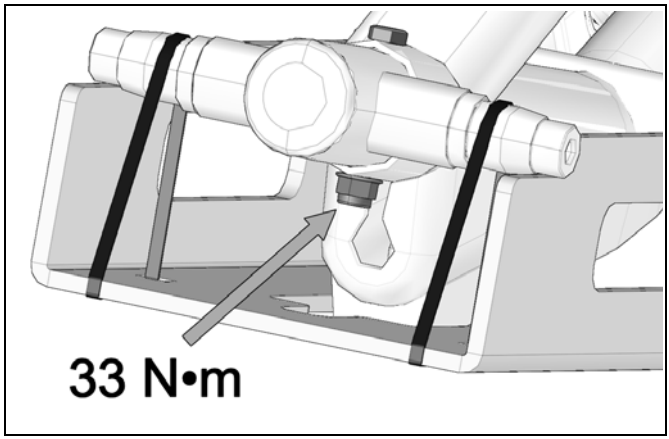



Figure 41

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Après serrage et avant de retirer l'outil d'alignement, s'assurer que le tensionneur est correctement aligné. Si l'alignement n'est pas conforme, refaire les étapes précédentes jusqu'à ce que le résultat soit adéquat.**

Une fois l'alignement conforme, retirer l'outil d'alignement du châssis du système de traction.

# 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'usager 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 entrainer 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'usager de respecter la cédule de maintenance du manufacturier.**

*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 composantes 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 53.

## MAINTENANCE

### UTILISATION EN CONDITIONS HIVERNALES NORMALES

| | INITIALE | | | PERIODIQUE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | AVANT L'UTILISATION | À 10 HEURES | À 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 | AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER |
| SYSTÈME - ALIGNEMENT DU VÉHICULE | AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER |
| SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS | | | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER |
| CHENILLE - TENSION | AJUSTER | AJUSTER | | INSPECTER / AJUSTER | | | |
| CHENILLE - USURE | | | | | | | INSPECTER |
| ROUES - USURE LATÉRALE | | | | | INSPECTER | | INSPECTER / REMPLACER |
| ROUES - ROULEMENTS | | | INSPECTER | | | INSPECTER | INSPECTER / REMPLACER |
| ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE | | | | LUBRIFIER | | | LUBRIFIER |
| CHÂSSIS - ROULEMENTS DES MOYEUX | | | | | | INSPECTER | REMPLACER |
| CHÂSSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU | | | | | | LUBRIFIER | INSPECTER / REMPLACER |
| CHÂSSIS - USURE DES GUIDES | | | | | INSPECTER | | INSPECTER / REMPLACER |
| CHÂSSIS - TANDEMS | | | LUBRIFIER | | | LUBRIFIER | INSPECTER / REMPLACER |
| CHÂSSIS - FISSURES | | | | | | | INSPECTER |
| BARBOTIN - USURE | | | | | | | INSPECTER |
| ANTIROTATION - LUBRIFICATION | | | | | NETTOYER / LUBRIFIER | | NETTOYER / LUBRIFIER |
| ANTIROTATION - COUPLE BOULONS | | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER |
| ANTIROTATION - FISSURES, DÉFORMATION | | | | | | INSPECTER | INSPECTER |
| VÉHICULE - COUPLE BRAS SUSPENSION | | INSPECTER / AJUSTER | | | | | INSPECTER / AJUSTER |
| VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE | | INSPECTER / AJUSTER | | | | | INSPECTER / AJUSTER |

### UTILISATION COMMERCIALE / INDUSTRIELLE / CONDITIONS ABRASIVES

| | INITIALE | | | PERIODIQUE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | AVANT L'UTILISATION | À 10 HEURES | À 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 | AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER |
| SYSTÈME - ALIGNEMENT DU VÉHICULE | AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER | | INSPECTER / AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER |
| SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS | | INSPECTER / AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER |
| CHENILLE - TENSION | AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER | |
| CHENILLE - USURE | | | | | INSPECTER | | INSPECTER |
| ROUES - USURE LATÉRALE | | INSPECTER | | INSPECTER | | | INSPECTER / REMPLACER |
| ROUES - ROULEMENTS | | | INSPECTER | | INSPECTER | | INSPECTER / REMPLACER |
| ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE | | | LUBRIFIER | | LUBRIFIER | | LUBRIFIER |
| CHÂSSIS - ROULEMENTS DES MOYEUX | | | | | | INSPECTER | REMPLACER |
| CHÂSSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU | | | | NETTOYER / LUBRIFIER | | | REMPLACER |
| CHÂSSIS - USURE DES GUIDES | | | | | INSPECTER | | INSPECTER / REMPLACER |
| CHÂSSIS - TANDEMS | | LUBRIFIER | | | LUBRIFIER | INSPECTER | INSPECTER / REMPLACER |
| CHÂSSIS - FISSURES | | | | | | | INSPECTER |
| BARBOTIN - USURE | | | | | | | INSPECTER / REMPLACER |
| ANTIROTATION - LUBRIFICATION | LUBRIFIER | | | LUBRIFIER | | | LUBRIFIER |
| ANTIROTATION - COUPLE BOULONS | | INSPECTER / AJUSTER | | | | INSPECTER / AJUSTER | INSPECTER / AJUSTER |
| ANTIROTATION - FISSURES, DÉFORMATION | | | | INSPECTER | | | INSPECTER |
| VÉHICULE - COUPLE BRAS SUSPENSION | | INSPECTER / AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER | | INSPECTER / AJUSTER |
| VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE | | INSPECTER / AJUSTER | | | INSPECTER / AJUSTER | | INSPECTER / AJUSTER |

## 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 manufacturier, 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 manufacturier. 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 majeur.

## 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 manufacturier. Voir la section « Réglages » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 23.
- **Alignement du véhicule** : Effectuer ou vérifier les réglages (alignement du véhicule) des systèmes selon les recommandations du manufacturier. Voir la section « Alignement » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 34.
- **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 manufacturier.*

## Chenille

- **Tension** : Effectuer ou vérifier les réglages de la tension des chenilles des systèmes selon les recommandations du manufacturier. Voir la section « Tension de la chenille » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 38.
- **Usure** : Vérifier l'usure et l'état générale des chenilles des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 72.

*NOTE : Une chenille endommagée peut entraîner l'usure prématurée aux composantes 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 71. 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 défectuosités.
- **Lubrification joint étanche** : Les joints d'étanchéité des roues doivent être nettoyés de toute saleté ou contaminant et lubrifiés selon les recommandations du manufacturier. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 59. Si un joint d'étanchéité montre une défectuosité, 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 des roulements.*

## 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 défectuosité.

*NOTE : Toujours remplacer les trois 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 63.

*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 73. Remplacer les guides si l'usure est trop importante.
- **Tandems** : Vérifier l'état des cônes de caoutchouc des tandems des systèmes avant et 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 74. 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 68.

- **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.

**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, les rondelles et le coussinet.**

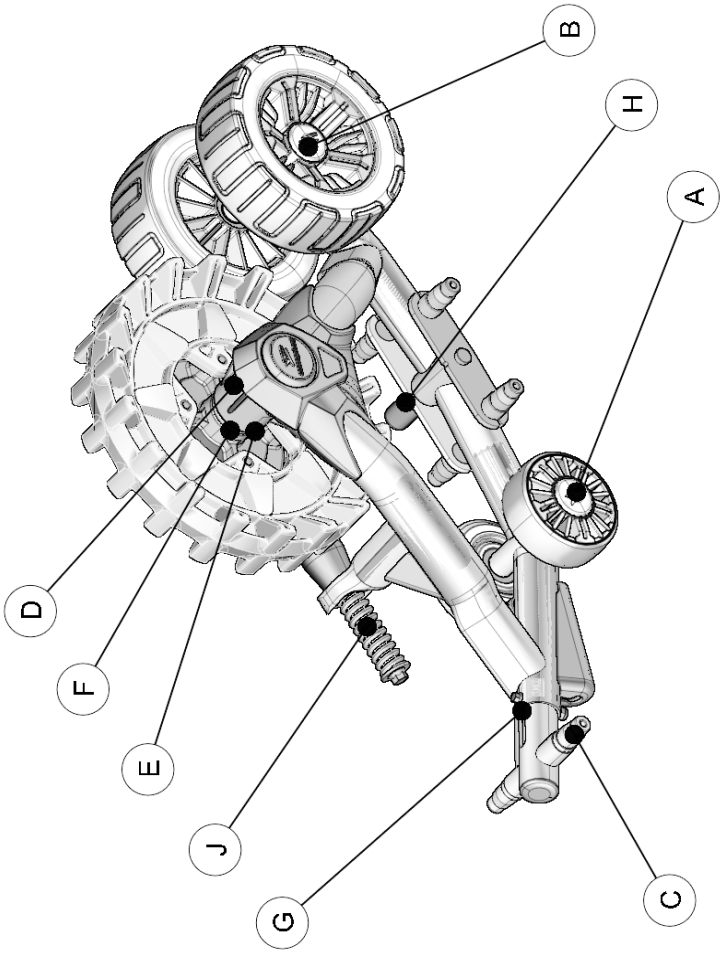
**ATTENTION: Les roulements des moyeux doivent être inspectés et remplacés, au besoin. Les roulements qui doivent être remplacés sont identifiés par la restriction ou le bruit qu'ils causent lorsqu'on fait tourner le moyeu.**

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

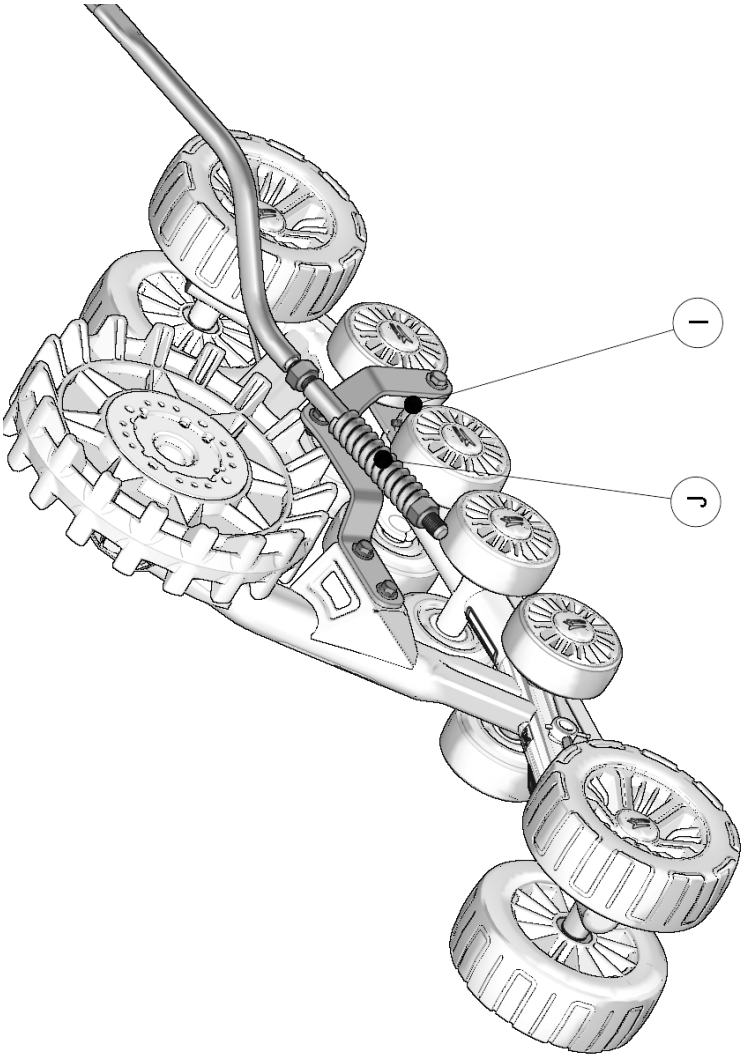
**ATTENTION: On doit toujours remplacer la rondelle lorsqu'on démonte le moyeu de roue. Au remontage du moyeu, il faut utiliser une pâte de blocage de filets de type Loctite 263 ou équivalent sur le boulon M12-1.75 fixant le moyeu au châssis.**

**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



# LUBRIFICATION

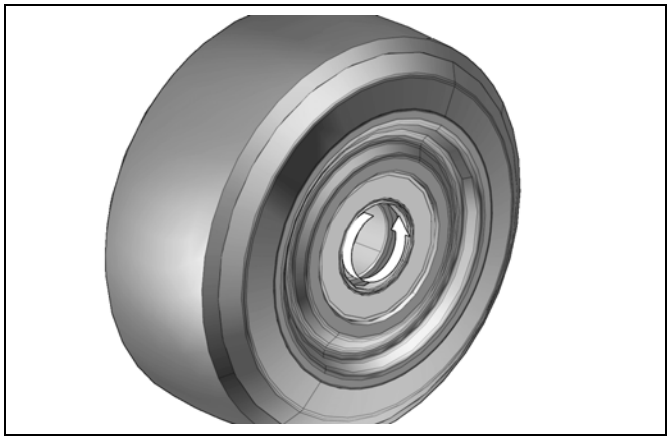
**Le tableau du programme d'entretien à la p. 52 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.**

*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 132 mm

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 »

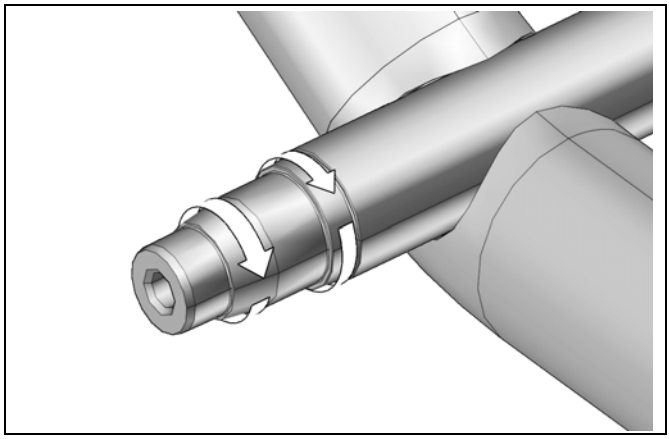
### LUBRIFICATION DES PNEUS 241 mm

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°).

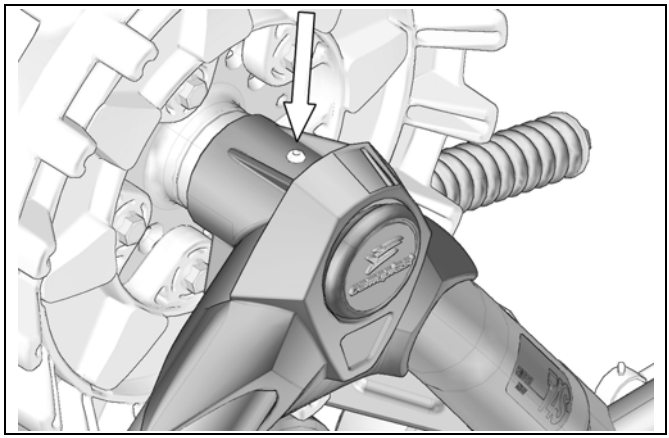


# RÉFÉRENCE « D »

## LUBRIFICATION DU MOYEU

Suite au remplacement des roulements de moyeu ou à la réinstallation du moyeu, verser 8 à 10 cc d'huile 80w90 par l'orifice de lubrification au-dessus du logement du moyeu.

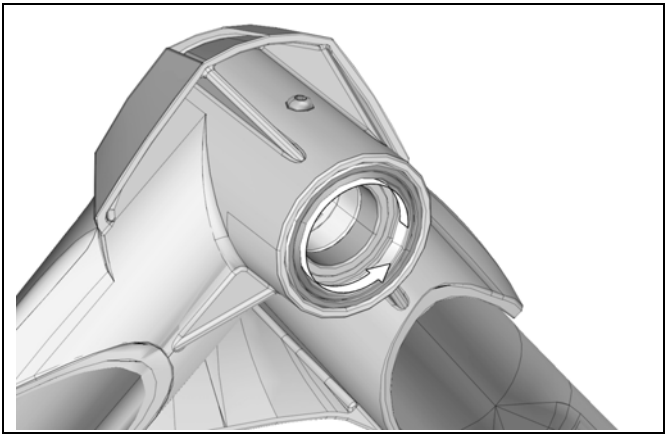
*NOTE : Ne pas dépasser la quantité d'huile recommandée.*



# RÉFÉRENCE « E »

## 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°).

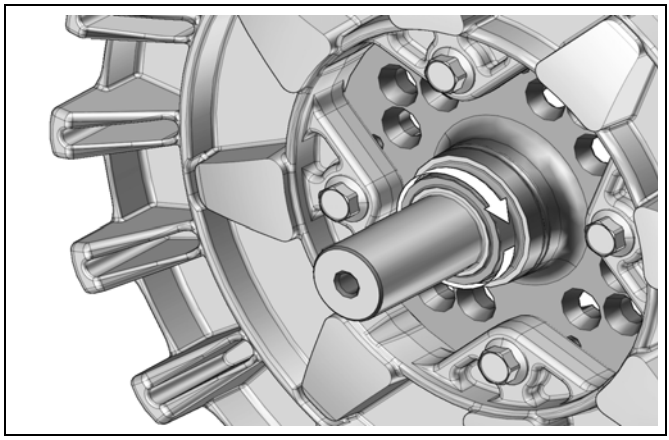


**IMPORTANT :** Le joint du moyeu ne doit pas dépasser du moyeu de roue, il doit être inséré jusqu'à ce qu'il soit parfaitement à égalité avec le moyeu.

# RÉFÉRENCE « F »

## 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°).



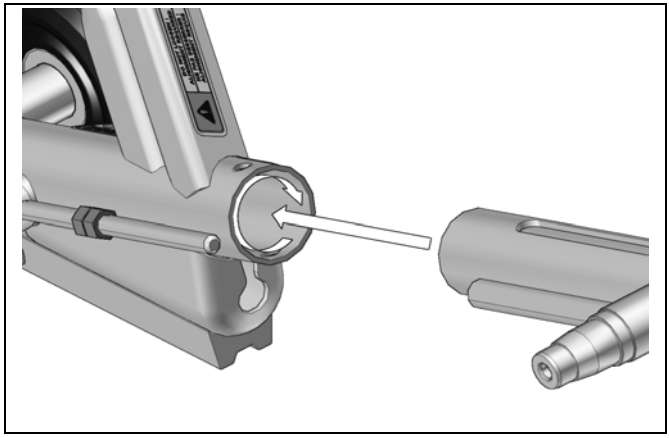
## RÉFÉRENCE « G »

### 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].



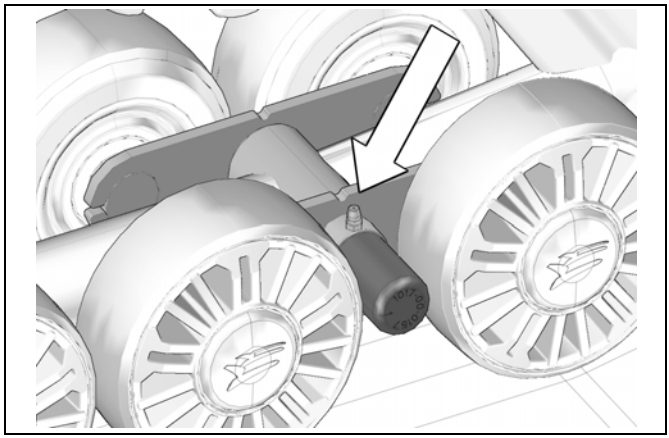
**IMPORTANT :** L'application de lubrifiant à l'intérieur du tube du châssis sert seulement à éviter que l'intérieur du tube ne se corrode et que la queue du tensioneur soit libre de mouvement lors de l'ajustement de la tension de la chenille.

# RÉFÉRENCE « H »

## LUBRIFICATION DU STABILISATEUR

Appliquer 1.5 à 2 cc de graisse à l'arbre du stabilisateur par le raccord de graissage (zerk) en utilisant un pistolet à graisse.

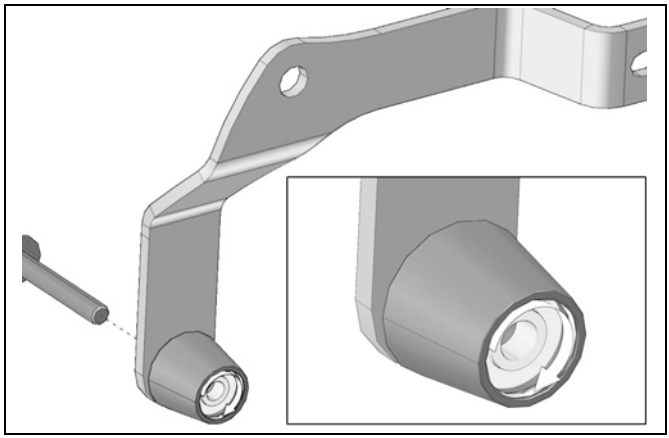
*NOTE : Ne pas appliquer une trop grande quantité de graisse. Le capuchon protecteur pourrait expulsé de l'arbre du stabilisateur.*



# RÉFÉRENCE « I »

## LUBRIFICATION DE LA DOUILLE - BRAS POUR SUSPENSION RIGIDE

Appliquer une quantité de 0.5 à 1 cc (centimètre cube) de graisse au joint torique de la douille de fixation de l'attache suspension rigide, uniformément sur toute la circonférence (360°).

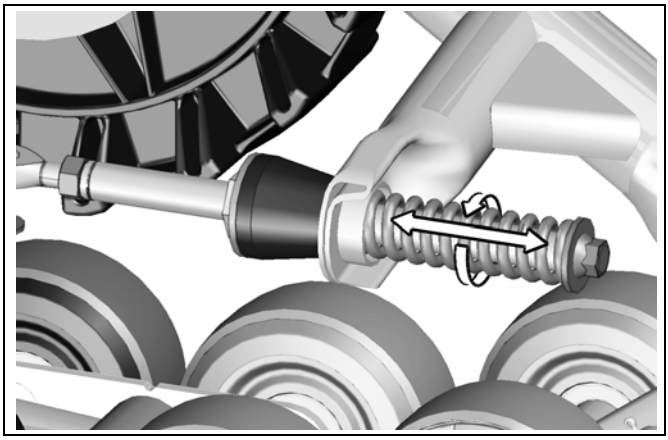


## RÉFÉRENCE « J »

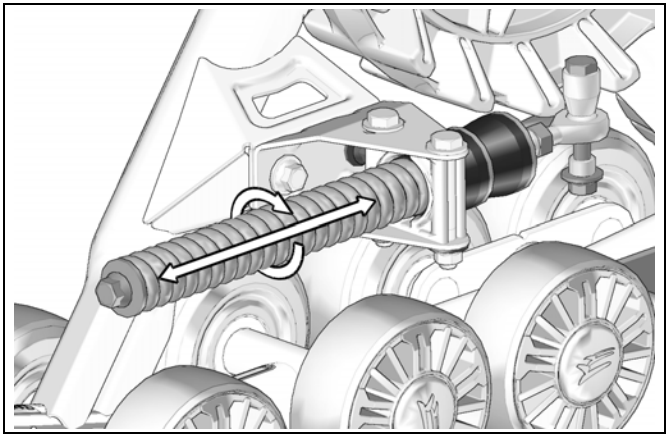
### LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS

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

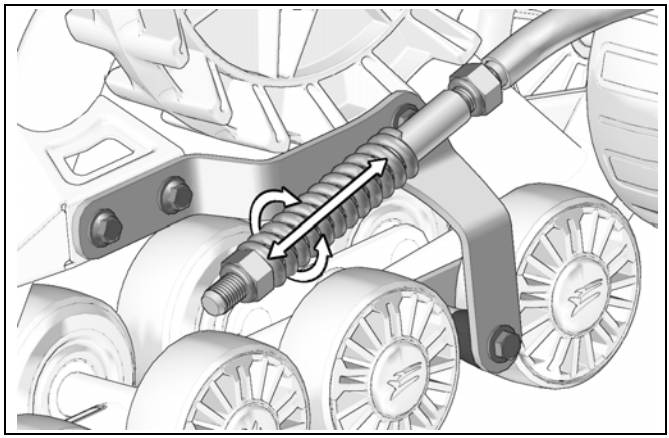
**SYSTÈMES AVANT**



**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 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.

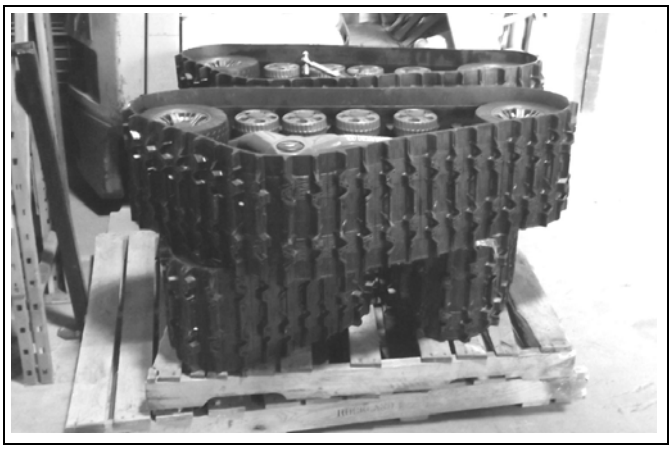


Figure 42

*NOTE : Avant de remiser les systèms de traction, il est recommandé de verser 2 cc d'huile sous les capuchons de roue pour aider à prévenir la corrosion.*

# USURE

## Roulette

Vérifier l'usure des roulettes sur la bande de contact intérieure (1). Si la bande est perforée et/ou la largeur de la roulette est inférieure à 45 mm, remplacer la roulette. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Voir la Figure 43.

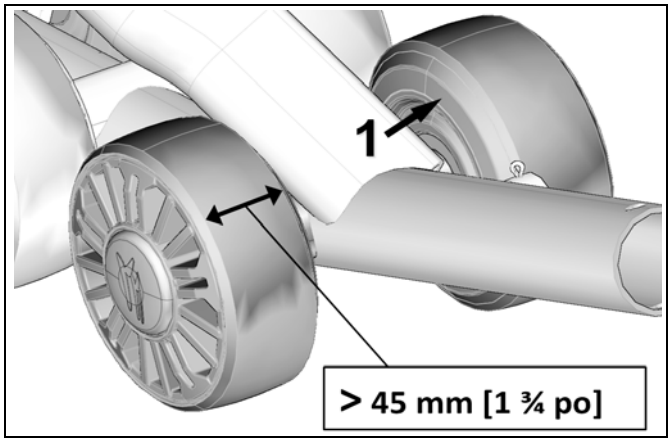



Figure 43

## 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 profiles, remplacer la roue. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Voir la Figure 44.

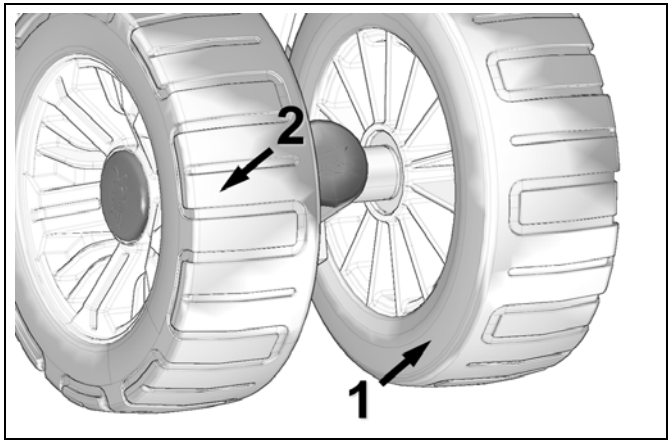



Figure 44

## 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, de coupures ou d'usure. Une usure trop prononcée pourrait occasionner des dommages aux roulettes et aux guides chenille.

## Guide chenille

Vérifier l'usure des guides chenille en mesurant la largeur du guide. Si les dimensions du guide illustré à la Figure 45 sont inférieures à 5 mm, à n'importe quel endroit, remplacer la pièce. Si la bande de guidage est usée au point que la forme concave n'est plus visible, remplacer le guide. Une dimension inférieure pourrait user prématurément les autres composantes de guidage du système.

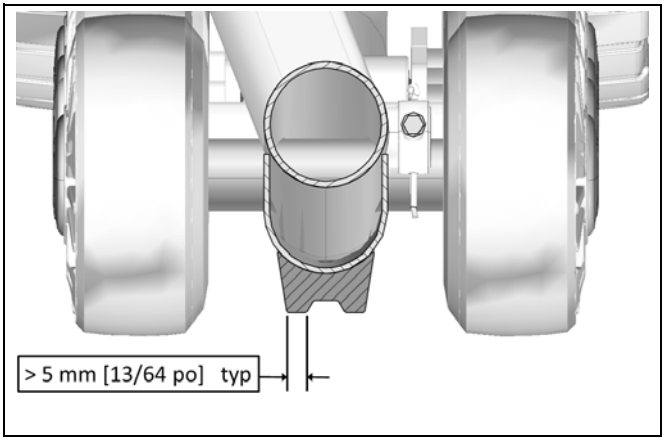



Figure 45

## Barbotin

Vérifier l'usure des barbotins en mesurant la pièce telle qu'illustré à la Figure 46. Remplacer la pièce lorsque la dimension est inférieure à 19 mm. Une usure excessive pourrait nuire au bon entrainement de la chenille et nuire aux performances du système.

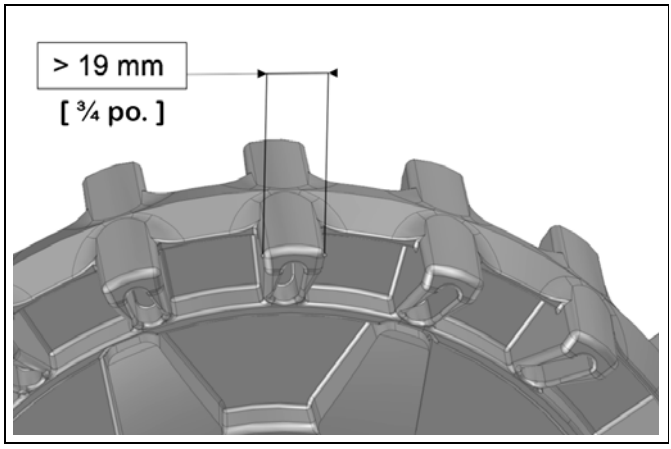



Figure 46

## Anti-rotation

Vérifier l'usure de l'anti-rotation, principalement au niveau du joint à rotule (Figure 47) 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.

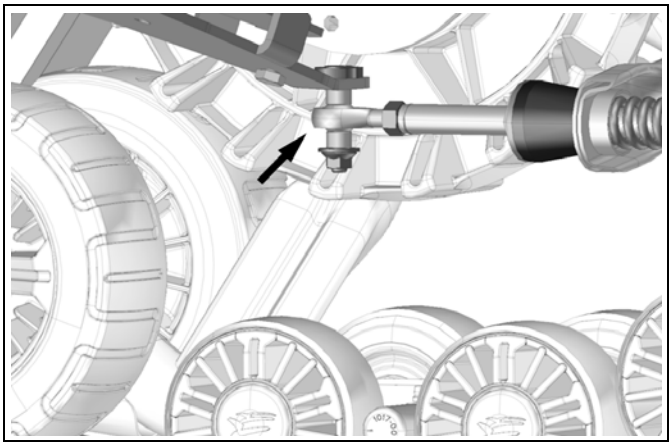


Figure 47

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 48).

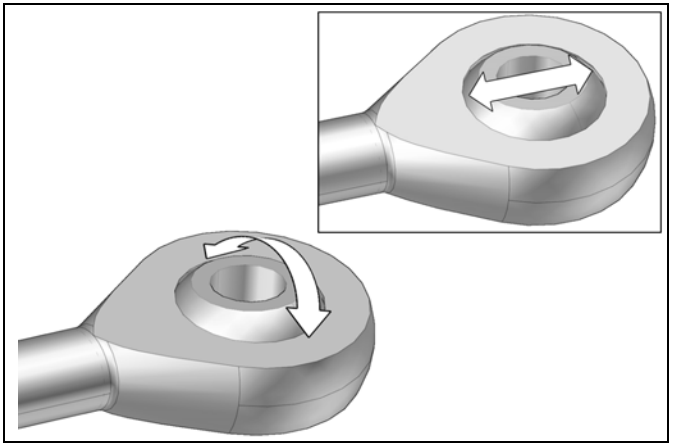


Figure 48

# GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

Camoplast Chenilles Haute Performance garantit que le système **Camoplast® 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'ouevre pendant la période et aux conditions décrites ci-dessous. En utilisant un nouveau système **Camoplast® 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 **Camoplast® 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 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 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.

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'entrainement 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 remiser le véhicule à une température supérieure à 0 °C.<br>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.<br>(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. | Réglage de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier.<br>(Référer à la section « Réglages » du manuel) |
| | Tension des chenilles trop élevée. | Réajustement de la tension des chenilles.<br>(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.<br>(Référer à la section « Réglages » du manuel) |
| | Roulette bloquée. | Tenter de débloquer la roulette et la remplacer si nécessaire. |
| | Virage soutenu. | Varier la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système. |
| | Utilisation du système en continu dans des sentiers avec ornières. | Varier 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.<br>Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes. |
| | | Déglacer les roulettes.<br>Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes. |
| | | 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. |
| **Chenille déraillée** | Usure avancée d'une ou de plusieurs composantes. | Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure du guide chenille, des dents d'entrainement interne de la chenille et des roulettes. |
| | Tension des chenilles trop basse. | Réajustement de la tension des chenilles des systèmes.<br>(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.<br>(Référer à la section « Réglages » du manuel) |
| **Manque de flottaison dans la neige** | Mauvais ajustement des anti-rotation. | Réglage de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier.<br>(Référer à la section « Réglages » du manuel) |

# EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre (Figure 49) et de la chenille(Figure 50).

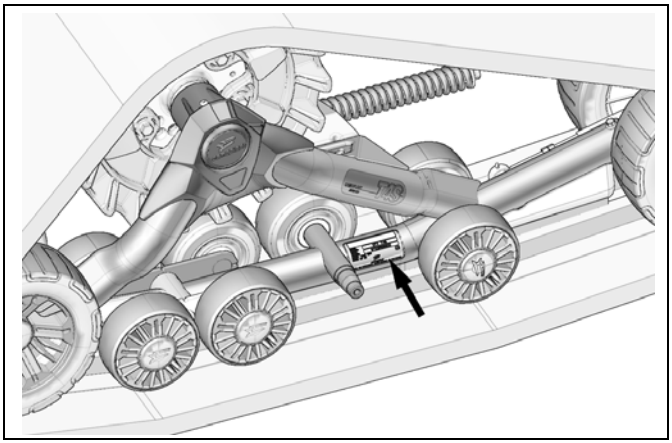


Figure 49

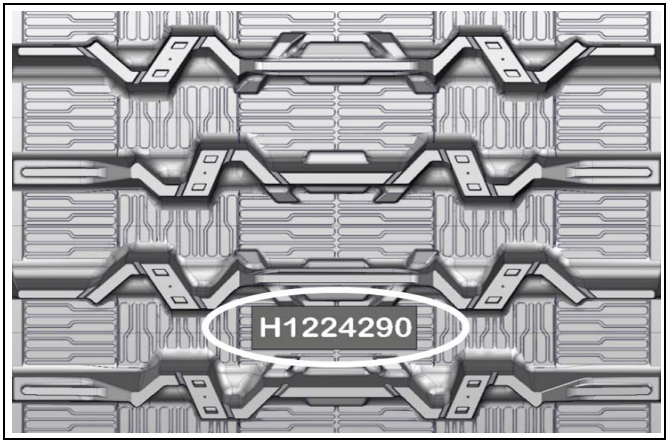



Figure 50

# 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

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 : Systèmes de traction pour VTU
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 SUIVANTES :**

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

FAIT À: Shawinigan (Québec) Canada

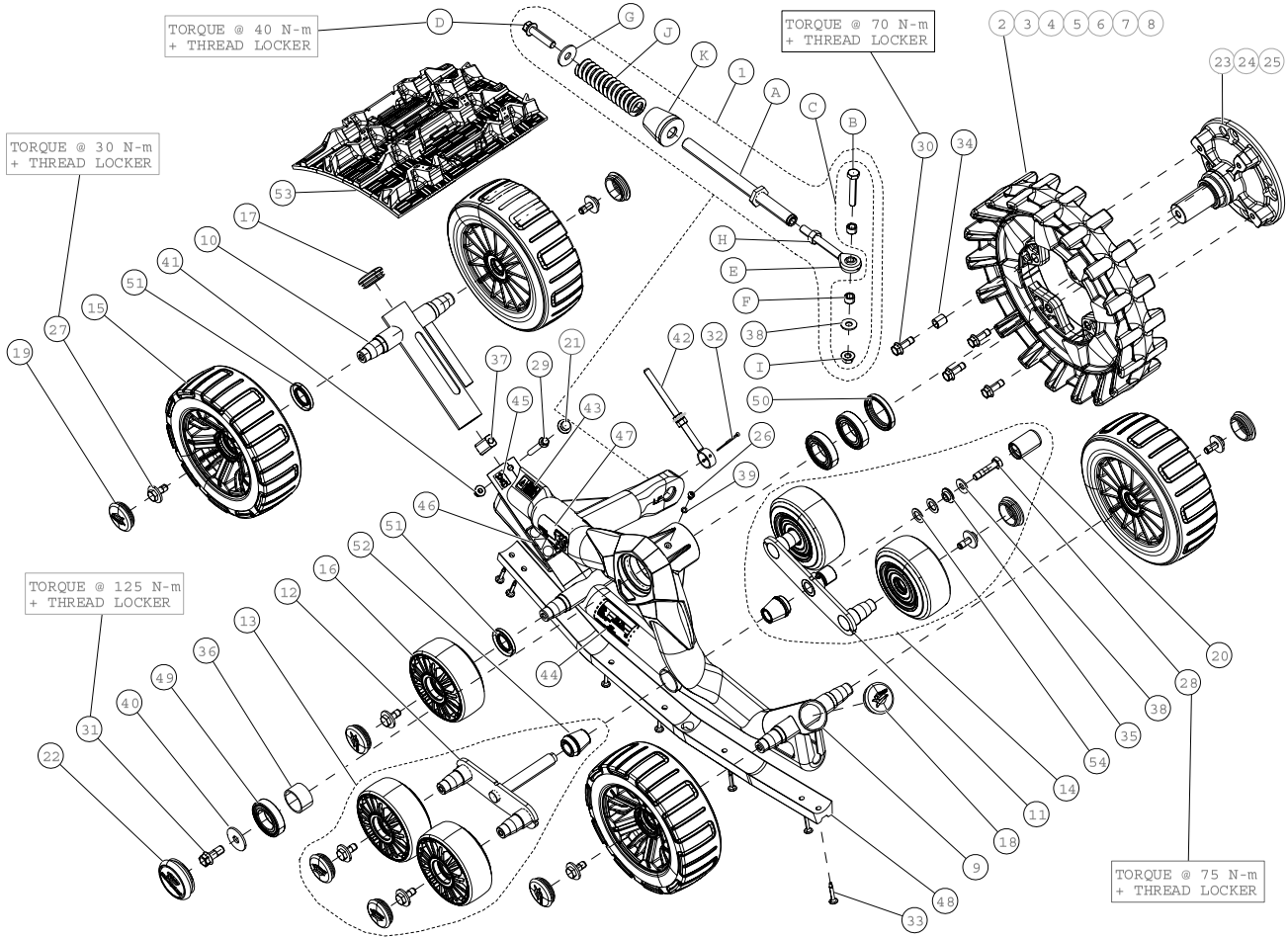
RESPONSABLE : _____

TITRE :_____

DATE :_____ SIGNATURE :_____

This page is left intentionally blank.

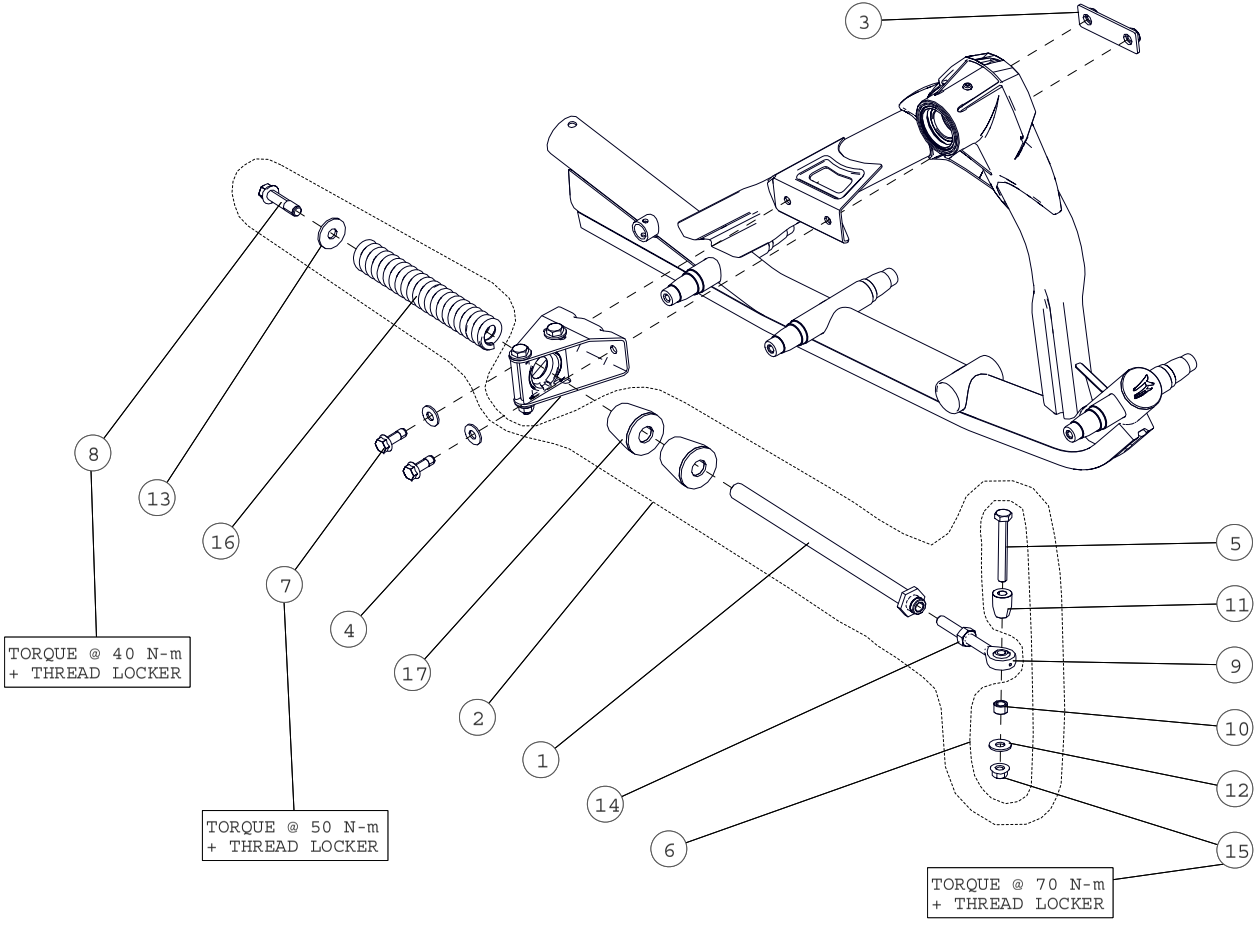
This page is left intentionally blank.


TORQUE @ 40 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 70 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 30 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 125 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 75 N-m
+ THREAD LOCKER
D
G
J
K
1
A
C
B
2 3 4 5 6 7 8
23 24 25
30
34
H
E
F
38
I
50
53
17
10
41
51
15
27
19
21
37
29
45
43
42
32
47
26
39
46
51
52
16
12
13
36
49
40
31
22
44
54
14
11
18
9
48
33
35
38
28
20

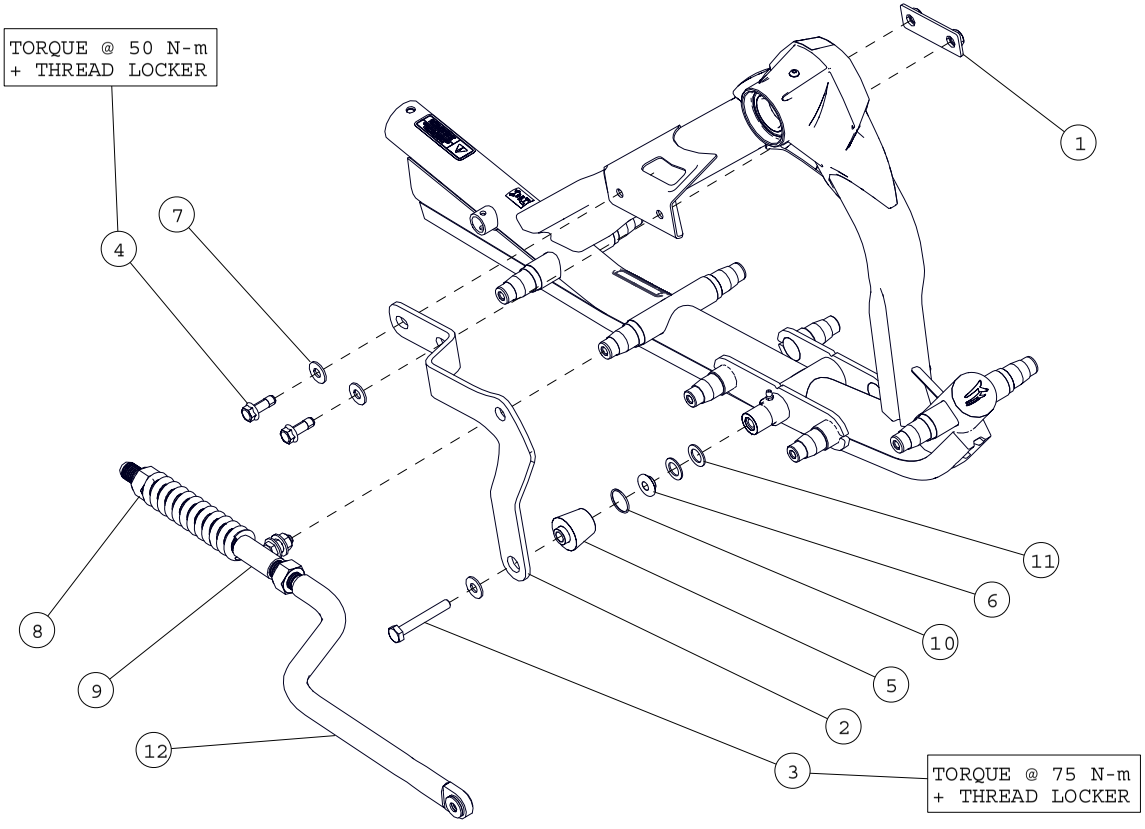
| ITEM # | PART # | DESCRIPTION | QTY |
|---|---|---|---|
| | | **CAMOPLAST UTV T4S MY2014 FRONT LEFT & RIGHT** | |
| 1 | 1001-00-8501 | STABILIZING ROD ASSY, UTV FRONT / BRAS STABILISATEUR ASS., UTV AVANT | 1 |
| 2 | 1009-00-7115 | SPROCKET 15 TEETH / BARBOTIN 15 DENTS -- T4S | 1 |
| 3 | 1009-00-7116 | 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 | 1009-08-7116 | SPROCKET 16 TEETH, 5 BOLTS / BARBOTIN 16 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 7 | 1009-08-7117 | SPROCKET 17 TEETH, 5 BOLTS / BARBOTIN 17 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 8 | 1009-08-7118 | SPROCKET 18 TEETH, 5 BOLTS / BARBOTIN 18 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 9-A | 1010-00-B022 | RH FRONT FRAME / CADRE AVANT DROIT -- UTV T4S HW | 1 |
| 9-B | 1011-00-B022 | LH FRONT FRAME / CADRE AVANT GAUCHE -- UTV T4S HW | 1 |
| 10 | 1014-00-B022 | TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S HW | 1 |
| 11 | 1015-00-8115 | WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE LARGE | 1 |
| 12 | 1015-00-8120 | WIDE WHEEL STABILIZER MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE LARGE | 1 |
| 13 | 1015-00-8555 | WIDE WHEEL STABILIZER MALE ASS'Y / STABILIS. MÂLE ROUE LARGE ASS. | 1 |
| 14 | 1015-00-8899 | WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE ASS'Y / STABILIS. FEM. ROUE LARGE ASS. | 1 |
| 15 | 1016-00-2241 | WHEEL ASSY / PNEU ASSEMBLÉ -- 241MM | 4 |
| 16 | 1016-00-5133 | HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLÉE -- 132MM X 50MM | 6 |
| 17 | 1017-00-0001 | FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE | 1 |
| 18 | 1017-00-0010 | PLASTIC FRAME CAP / CAP DE CADRE -- 2" | 1 |
| 19 | 1017-00-0110 | 2 LIPS CAP, 2"O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D. | 10 |
| 20 | 1017-00-0157 | DUST CAP - STABILIZER / CAPUCHON - STABILISATEUR | 1 |
| 21 | 1017-00-0315 | CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON | 1 |
| 22 | 1017-00-7081 | HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ | 1 |
| 23 | 1019-05-0010 | POLARIS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ | 1 |
| 24 | 1019-08-0002 | 5 BOLTS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEUX 5 BOULONS ASSEMBLÉ | 1 |
| 25 | 1019-77-0031 | MULTI HUB MODEL ASSY / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS. | 1 |
| 26 | 1031-06-1011 | HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP | 1 |
| 27 | 1033-10-2026 | HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933 | 10 |
| 28 | 1033-10-A045 | HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931 | 1 |
| 29 | 1035-08-C070 | HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536 | 1 |
| 30 | 1036-10-4030 | HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 4-5 |
| 31 | 1036-12-4030 | HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 1 |
| 32 | 1042-00-0001 | CP, 1/8,1-3/4, ZP | 1 |
| 33 | 1049-00-0007 | SDSQWS, #12-24X1.5, ZP | 7 |
| 34 | 1050-00-0011 | BUSHING / ESPACEUR -- ,445 X ,625 X ,709L | 4-5 |
| 35 | 1050-00-8015 | TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM | 1 |
| 36 | 1051-00-0043 | INTERNAL SPACER / ESPACEUR INTERNE -- UTV | 1 |
| 37 | 1051-00-0111 | TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR | 1 |
| 38 | 1060-00-0004 | W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS | 2 |
| 39 | 1060-06-X037 | W, 9.9X6X0.9, AL | 1 |
| 40 | 1061-00-0353 | W,1.625,0.515,11GA. | 1 |
| 41 | 1074-08-0001 | FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926 | 1 |
| 42 | 1082-00-7050 | TRACK TENSIONNER ROD ASSY / TIGE TENSIONNEUR ASS. | 1 |
| 43 | 1083-00-0067 | STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER | 1 |
| 44 | -- | STICKER SERIAL NO. / AUTOCOLLANT NO.SERIE -- UTV T4S | 1 |
| 45-A | 1083-00-8100 | STICKER, FRONT LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AVANT GAUCHE | 1 |
| 45-B | 1083-00-8110 | STICKER, FRONT RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AVANT DROIT | 1 |
| 46 | 1083-00-8302 | STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT | 1 |
| 47 | 1083-00-8450 | STICKER / AUTOCOLLANT - UTV T4S | 1 |
| 48 | 1085-00-8000 | TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT -- UTV T4S | 1 |
| 49 | 1090-00-0001 | STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD | 3 |
| 50 | 1093-00-7002 | DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE | 1 |
| 51 | 1093-00-7011 | SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE (28 x 48 x 6 TC) | 10 |
| 52 | 1093-00-7045 | RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC | 2 |
| 53 | 1093-00-8000 | FRONT TRACK / CHENILLE AVANT -- UTV 4S (9131S) | 1 |
| 54 | 1501-16-0001 | TW, 1X0.625X0.62 | 2 |
| 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, FULL THREAD | 1 |
| E | 1047-12-1090 | X-LONG ROD END / TIGE À ŒIL X-LONG | 1 |
| F | 1050-00-0013 | BUSHING SPACER / BAGUE ESPACEUR -- 3/8" | 2 |
| G | 1060-12-0001 | W, 374X13X3, ZP, DIN 9021 | 1 |
| H | 1073-12-3002 | JN, 12-1.25, ZP, DIN439B | 1 |
| I | 1074-10-0001 | FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926 | 1 |
| J | 1080-00-0087 | COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION -- 417 LBS/IN | 1 |
| K | 1093-00-7050 | RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC | 1 |

TORQUE @ 75 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 70 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 125 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 30 N-m
+ THREAD LOCKER

| ITEM # | PART # | DESCRIPTION | QTY |
|---|---|---|---|
| | | **CAMOPLAST UTV 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 | 1009-08-7116 | SPROCKET 16 TEETH, 5-BOLT PATTERN / BARBOTIN 16 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 6 | 1009-08-7117 | SPROCKET 17 TEETH, 5-BOLT PATTERN / BARBOTIN 17 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 7 | 1009-08-7118 | SPROCKET 18 TEETH, 5-BOLT PATTERN / BARBOTIN 18 DENTS, 5 BOULONS | 1 |
| 8-A | 1012-00-B022 | RH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE DROIT - UTV T4S HW | 1 |
| 8-B | 1013-00-B022 | LH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE GAUCHE - UTV T4S HW | 1 |
| 9 | 1014-00-B022 | TENSIONNER - UTV T4S HW / TENSIONNEUR - UTV T4S HW | 1 |
| 10 | 1015-00-8115 | WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE LARGE | 1 |
| 11 | 1015-00-8120 | WIDE WHEEL STABILIZER MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE LARGE | 1 |
| 12 | 1015-00-8555 | WIDE WHEEL STABILIZER MALE ASS'Y / STABILIS. MÂLE ROUE LARGE ASS. | 1 |
| 13 | 1015-00-8899 | WIDE WHEEL STABILIZER FEMALE ASS'Y / STABILIS. FEM. ROUE LARGE ASS. | 1 |
| 14 | 1016-00-2241 | WHEEL 241MM - ASS'Y / PNEU 241MM - ASS. | 4 |
| 15 | 1016-00-5133 | 132MM X 50MM HD WHEEL ASS'Y / ROUE HD ASS. 132MM X 50MM | 8 |
| 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 / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D. | 12 |
| 19 | 1017-00-0157 | DUST CAP - STABILIZER / CAPUCHON - STABILISATEUR | 1 |
| 20 | 1017-00-0315 | CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON | 1 |
| 21 | 1017-00-7081 | HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ | 1 |
| 22 | 1019-05-0010 | POLARIS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEU POLARIS ASSEMBLÉ | 1 |
| 23 | 1019-08-0002 | 5 BOLTS SPINDLE HUB ASSY / ESSIEUX 5 BOULONS ASSEMBLÉ | 1 |
| 24 | 1019-77-0031 | MULTI HUB MODEL ASSY / ESSIEU MULTI MODÈLE ASS. | 1 |
| 25 | 1031-06-1011 | HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP | 1 |
| 26 | 1033-10-A045 | HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931 | 1 |
| 27 | 1033-10-2026 | HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933 | 12 |
| 28 | 1035-08-C070 | HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536 | 1 |
| 29 | 1036-10-4030 | HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 4-5 |
| 30 | 1036-12-4030 | HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 1 |
| 31 | 1042-00-0001 | CP, 1/8, 1-3/4, ZP | 1 |
| 32 | 1049-00-0007 | SDSQWS, #12-24X1.5, ZP | 7 |
| 33 | 1050-00-0011 | BUSHING / ESPACEUR -- ,445 X ,625 X ,709L | 4-5 |
| 34 | 1050-00-8015 | TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM | 1 |
| 35 | 1051-00-0043 | INTERNAL SPACER / ESPACEUR INTERNE -- UTV | 1 |
| 36 | 1051-00-0111 | TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR | 1 |
| 37 | 1060-00-0004 | W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS | 1 |
| 38 | 1060-06-X037 | W, 9.9X6X0.9, AL | 1 |
| 39 | 1061-00-0353 | W, 1.625, 0.515, 11GA | 1 |
| 40 | 1074-08-0001 | FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926 | 1 |
| 41 | 1082-00-7050 | TRACK TENSIONNER ROD ASS'Y / TIGE TENSIONNEUR ASS. | 1 |
| 42 | 1083-00-0067 | STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER | 1 |
| 43 | -- | STICKER SERIAL NO. / AUTOCOLLANT NO.SERIE -- UTV T4S | 1 |
| 44-A | 1083-00-8120 | STICKER, REAR LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME ARRIÈRE GAUCHE | 1 |
| 44-B | 1083-00-8130 | STICKER, REAR RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME ARRIÈRE DROIT | 1 |
| 45 | 1083-00-8302 | STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT | 1 |
| 46 | 1083-00-8450 | STICKER / AUTOCOLLANT - UTV T4S | 1 |
| 47 | 1085-00-8001 | TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S | 1 |
| 48 | 1090-00-0001 | STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD | 3 |
| 49 | 1093-00-7002 | DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE | 1 |
| 50 | 1093-00-7045 | RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC | 2 |
| 51 | 1093-00-7011 | SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE (28 x 48 x 6 TC) | 12 |
| 52 | 1093-00-8001 | REAR TRACK / CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S (9132S) | 1 |
| 53 | 1501-16-0001 | TW, 1X0.625X0.62 | 2 |
| | | | |


3
8
13
16
7
4
17
2
1
14
6
5
11
9
10
12
15
TORQUE @ 40 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 50 N-m
+ THREAD LOCKER
TORQUE @ 70 N-m
+ THREAD LOCKER

| ITEM # | PART # | DESCRIPTION | QTY |
|---|---|---|---|
| | | **CAMOPLAST UTV T4S MY2014 INDEPENDENT SUSPENSION (IS)** | |
| | | | |
| 1 | 1000-00-8058 | STABILIZING ROD, LONG / BRAS STABILISATEUR, LONGUE | 1 |
| 2 | 1001-00-8508 | STABILIZING ROD ASSY, UTV REAR / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ, UTV ARRIÈRE | 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 | 1033-10-1080 | HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931 | 1 |
| 6 | 1033-AS-0075 | STABILIZING ROD LONG BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON LONG, BRAS STABILISATEUR | 1 |
| 7 | 1036-10-4030 | HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 2 |
| 8 | 1036-12-D050 | HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, FULL THREAD | 1 |
| 9 | 1047-12-1090 | X-LONG ROD END / TIGE À ŒIL X-LONG | 1 |
| 10 | 1050-00-0013 | BUSHING SPACER / BAGUE ESPACEUR -- 3/8" | 1 |
| 11 | 1050-06-0758 | BUSHING YZN / ESPACEUR ZNJ -- 0,406IDX 0,875ODX1,100L | 1 |
| 12 | 1060-00-0004 | W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS | 3 |
| 13 | 1060-12-0001 | W, 374X13X3, ZP, DIN 9021 | 1 |
| 14 | 1073-12-3002 | JN, 12-1.25, ZP, DIN439B | 1 |
| 15 | 1074-10-0001 | FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926 | 1 |
| 16 | 1080-00-0901 | COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION -- 480 LBS/IN | 1 |
| 17 | 1093-00-7050 | RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC | 2 |
| | | | |


TORQUE @ 50 N-m
+ THREAD LOCKER
1
4
7
8
9
12
11
6
10
5
2
3
TORQUE @ 75 N-m
+ THREAD LOCKER

| ITEM # | PART # | DESCRIPTION | QTY |
|---|---|---|---|
| | | **CAMOPLAST UTV T4S MY2014 RIGID SUSPENSION (RS)** | |
| | | | |
| 1 | 1015-00-7026 | BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION | 1 |
| 2-A | 1015-00-8004 | LH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. GA. (SR) UTV 4S | 1 |
| 2-B | 1015-00-8014 | RH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. DR. (SR) UTV 4S | 1 |
| 3 | 1033-10-1070 | HCS, M10-1.5X70, 10.9, ZP, DIN931 | 1 |
| 4 | 1036-10-4030 | HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921 | 2 |
| 5 | 1050-00-8000 | ANTI-ROTATION BUSHING (RS) UTV 4S / BAGUE ANTI-ROTATION (SR) UTV 4S | 1 |
| 6 | 1050-00-8015 | TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM | 1 |
| 7 | 1060-00-0004 | W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS | 3 |
| 8 | 1071-20-0001 | NN, M20-2.5, ZP, DIN982 | 2 |
| 9 | 1080-00-3000 | STABILIZING ARM GUIDE ASSY (RS) / GUIDE BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ (SR) | 1 |
| 10 | 1093-00-0020 | O-RING / JOINT TORIQUE -- 26 X 29 X1.5 | 1 |
| 11 | 1501-16-0001 | TW, 1X0.625X0.62 | 2 |
| 12 | *VAR* | *REFER TO INSTALLATION GUIDELINES / VOIR LA DIRECTIVE D'INSTALLATION* | 1 |
| | | | |