

CAMOPLAST UTV T4S

SYSTÈME DE TRACTION
POUR VCC

2015



MANUEL DE L'UTILISATEUR

1099-01-1125 - VERSION B



camoplast
CHASSIS HAUTE PERFORMANCE

Camoplast Solideal Inc.
4162, Rue Burrill, Local A
Shawinigan, (Québec) G9N 6T6 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'utilisateur 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

Des traductions en d'autres langues sont disponibles au www.camoplastsolideal.com

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
SÉCURITÉ	1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	4
TRUCS ET CONSEILS	4
SPÉCIFICATION DES DIMENSIONS	5
AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ	6
UTILISATION D'UN VCC MUNI DE SYSTÈMES	9
INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION	20
RÉGLAGES	24
INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC	42
PÉRIODE DE RODAGE	45
REMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR	46
ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR	48
MAINTENANCE	52
LUBRIFICATION	58
COUPLES DE SERRAGE	72
REMISAGE	72
USURE	73
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS	79
DÉPANNAGE	82
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE	83
SOUTIEN TECHNIQUE	84
DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ	85
LISTE DE PIÈCES	87

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, dans des conditions hivernales, printanières et automnales. Ce système de chenille pour **véhicule utilitaire** côte-à-côte (ci-après appelé le « VCC ») 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

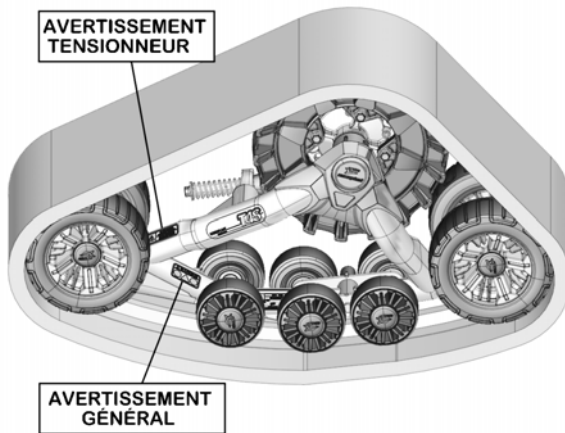
Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.

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

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 transféré au nouvel utilisateur.



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



SECTION « MAINTENANCE » DU MANUEL DE L'UTILISATEUR - Suivre les instructions contenues dans la section « Maintenance » du *Manuel de l'utilisateur* pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable des systèmes de chenille.

AVERTISSEMENT TENSIONNEUR



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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Tous les renseignements, figures et photos que l'on retrouve dans ce document sont à jour à la date de publication. Par contre, ils peuvent changer sans préavis.

Veuillez lire et suivre les indications du manuel du propriétaire du VCC 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 VCC 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 VCC muni de systèmes avant toute utilisation et assurez-vous de respecter les lois et règlements en vigueur.

Les systèmes de traction pour VCC 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 et douilles 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.

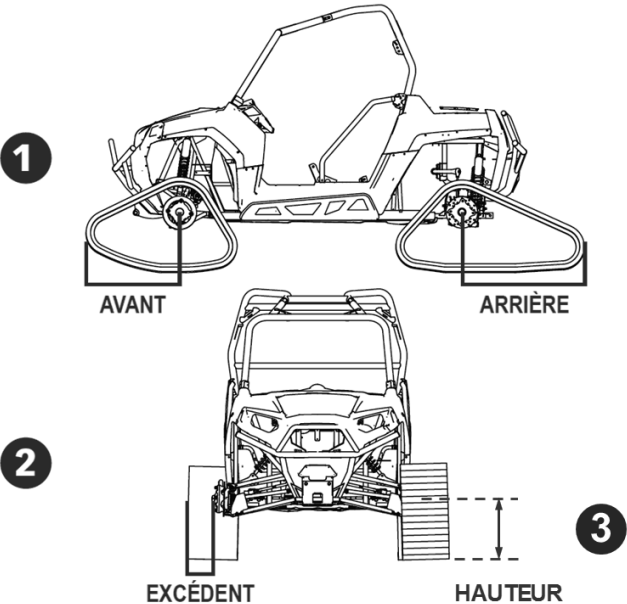
Lors des randonnées en terrain inconnu ou éloigné, assurez-vous d'avoir en votre possession un téléphone portable ou satellite, une trousse de premiers soins et des pièces de rechange.

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'enlèvement du véhicule.

SPÉCIFICATION DES DIMENSIONS

L'installation des systèmes de chenille sur un véhicule a pour effet de créer des excédents en longueur, largeur et hauteur. Les excédents sont illustrées à la figure ci-dessous et leurs dimensions sont spécifiées dans le tableau acompagnateur.



1	<u>Excédent</u> (longueur)	<u>Avant</u> :	26.5 po (673 mm)
		<u>Arrière</u> :	35 po (889 mm)
2	<u>Excédent</u> (largeur)	<u>Polaris</u> :	8 po (203 mm)
		<u>John Deere et Kubota</u> :	7.5 po (190 mm)
		<u>Autres modèles</u> :	7 po (178 mm)
3	<u>Excédent</u> (hauteur)	<u>Pneu d'origine</u> : 26 po	3.5 po (89 mm)

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 printanières et automnales.

Le présent document contient des renseignements importants en lien avec la conduite d'un véhicule utilitaire (VCC) 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 VCC. 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 VCC 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 les systèmes sont sécuritaires, l'utilisateur du VCC muni de systèmes doit être conscient des risques inhérents à la conduite d'un VCC et des particularités reliées à l'ajout de ceux-ci. Le conducteur d'un VCC muni de systèmes doit, en tout temps, respecter les lois et les règlements applicables, les indications du fabricant des systèmes, ainsi que celles du fabricant du véhicule, notamment quant à l'âge requis pour conduire et à l'équipement de base obligatoire dont le VCC doit être muni (phares, feux de position et de freinage, rétroviseurs, etc.). L'utilisateur du VCC 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 VCC, en plus d'être contraire à la loi.

Le système comporte plusieurs pièces mobiles, incluant des roues de transmission. Dans l'éventualité où un objet devait se loger dans le système et bloquer ce dernier, il est impératif de couper le contact du moteur avant de tenter de dégager l'objet en question.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

L'utilisateur évitera ainsi de s'exposer à une quelconque manœuvre brusque du VCC ou à une rupture de pièce provenant des systèmes, 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 VCC 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 VCC muni de systèmes 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 VCC, 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 VCC 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 VCC, il est déconseillé de transporter un passager, une charge ou encore d'attacher une remorque.

L'installation de systèmes influence le comportement d'un VCC 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 VCC muni de systèmes.

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 leur conception, les systèmes peuvent réduire considérablement la vitesse de pointe d'un VCC et fausser la lecture de l'indicateur de vitesse. De façon générale, le diamètre de la roue de transmission des systèmes est inférieur à celui de la roue d'origine. Par conséquent, la vitesse réelle sera inférieure à la vitesse affichée sur l'indicateur de vitesse.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le conducteur d'un VCC, 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 en VCC.

Camoplast Chenilles Haute Performance est fière de compter parmi sa vaste gamme de produits des systèmes de traction pour VCC aussi fiables et sécuritaires que le **Camoplast UTV T4S**. Cependant, il existe des risques inhérents à la conduite d'un VCC muni de tels systèmes. Il est donc primordial que le conducteur en vienne à maîtriser les techniques de conduite du VCC 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 VCC 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 des systèmes 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 VCC 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 VCC est sur un terrain plat de façon à éviter tout stress important aux composantes du véhicule et des systèmes.



Descente et enlèvement en marche arrière



AVERTISSEMENT

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



Remorquage en cas d'enlèvement



AVERTISSEMENT

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



Franchir un obstacle



Franchir une crête abrupte



AVERTISSEMENT

Il est déconseillé de tenter de franchir un obstacle, tel un tronc d'arbre, une souche, un gros caillou ou une crête abrupte qui pourrait s'insérer entre les systèmes de chenille avant et arrière et 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 n'est pas recommandé 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 VCC muni de tels systèmes 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'enlèvement, 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 fabricant 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, les systèmes de chenille installés sur votre véhicule n'ont pas la même capacité d'absorption que les pneus d'origine.

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

Le conducteur doit faire preuve de vigilance et de prudence en tout temps. La neige 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 suivent 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 VCC 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 décrit dans le présent manuel.

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

AVERTISSEMENT

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

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

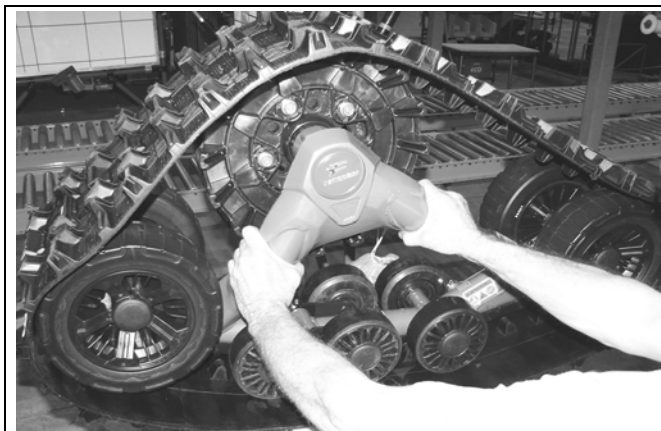
Afin d'éviter toutes possibilités de brûlure, laisser le moteur et l'échappement refroidir avant de débiter l'installation du système.

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

Lorsque les systèmes sont enlevés 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 initialement sur le véhicule.

AVERTISSEMENT

Pour éviter toute blessure 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.

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

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

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

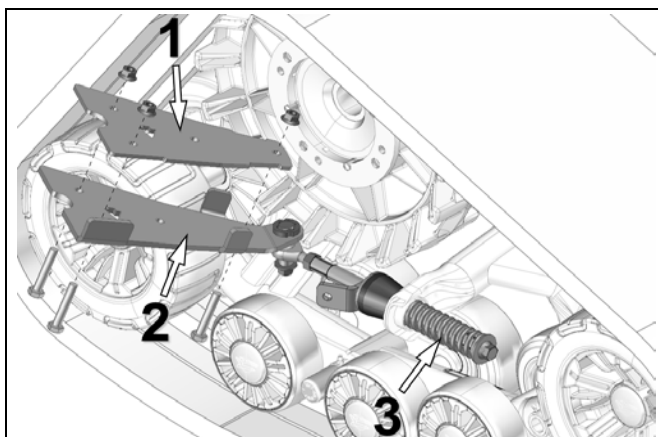


Figure 1

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

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

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

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

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

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

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

Réinstallation

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

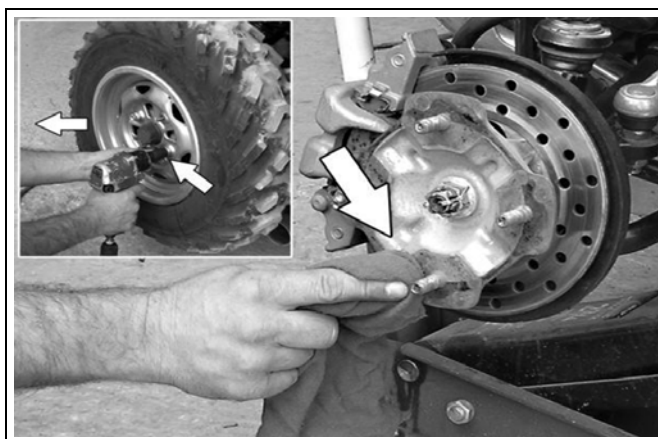


Figure 2

NOTE : Nettoyer les moyeux de roue.

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

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

RÉGLAGES

IMPORTANT

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

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

Angle d'attaque des systèmes avant

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

- Positionner le volant et les systèmes de chenilles droit devant.
- Exercer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat sur le sol.

RÉGLAGES

- Le bras stabilisateur (1) doit être fixé à l'ancrage avant (2) du véhicule. Voir la Figure 3.

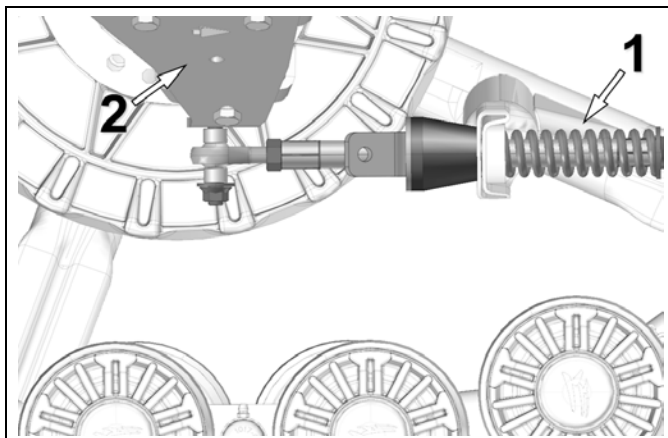


Figure 3

- Positionner une barre plate sur le dessus des 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 4.

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.

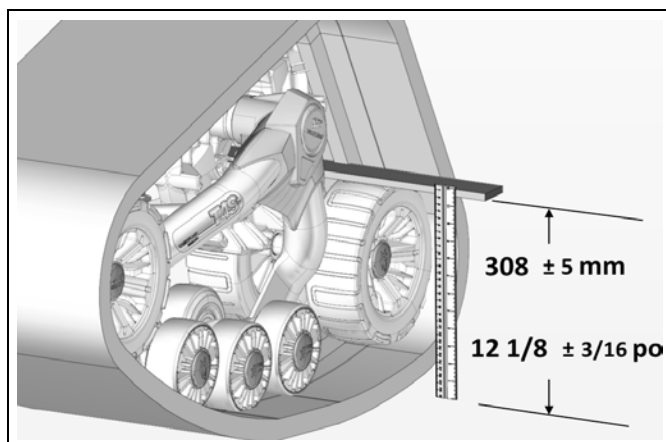


Figure 4

- Desserrer le contre-écrou (1) de l'embout à rotule. Ajuster la longueur de l'embout (2) en tournant le support de limiteur de conduite (3) au bras stabilisateur avec une clé 30 mm [1 3/16 po] pour obtenir un ajustement de **308 mm [12 1/8 po]** au dessus du sol. Voir la Figure 5.

NOTE : Aux systèmes avant, la partie pliée du support de limiteur de conduite (3) doit être positionnée vers l'intérieur du véhicule.

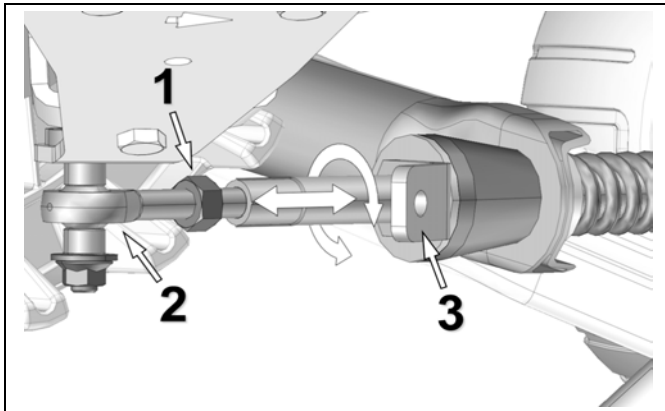


Figure 5

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1) à 40 N•m [30 lb•pi]. Voir la Figure 6.

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

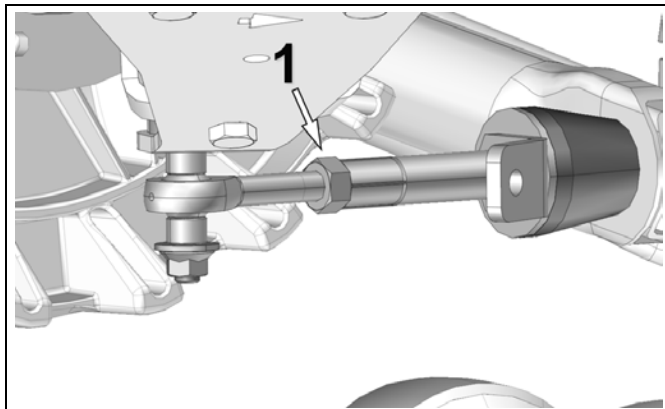


Figure 6

RÉGLAGES

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 mais produit 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 et d'augmenter la stabilité à haute vitesse.

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

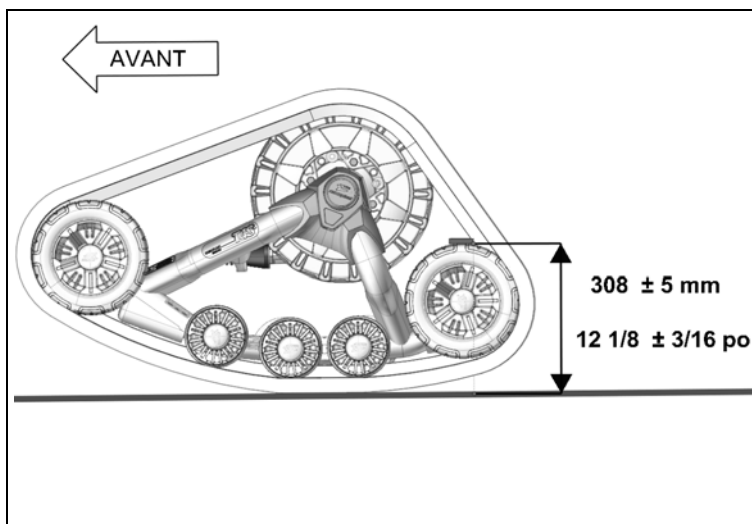


Figure 7

Angle d'attaque des systèmes arrière

Pour ajuster l'angle d'attaque prescrit, procéder comme suit :

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

ATTENTION : Certains véhicules nécessitent un ajustement particulier. Référez-vous à la «Directive d'installation» pour confirmer le bon ajustement.

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

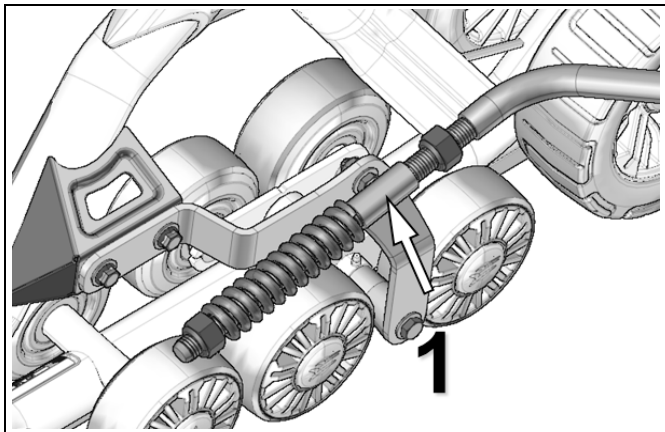


Figure 8

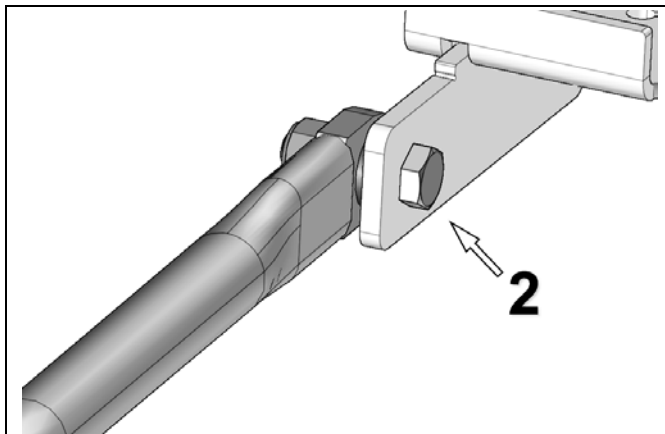


Figure 9

RÉGLAGES

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

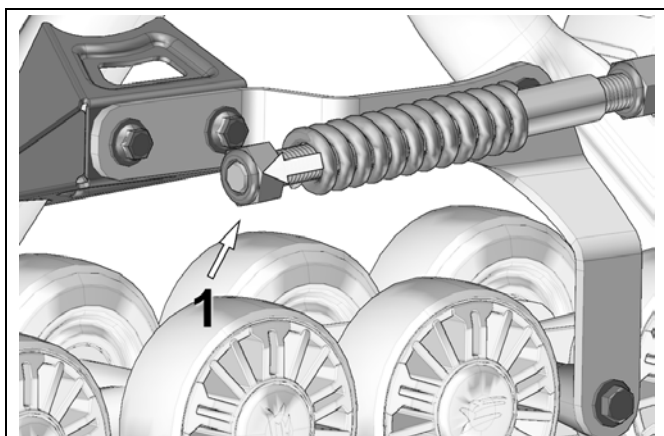


Figure 10

- 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.

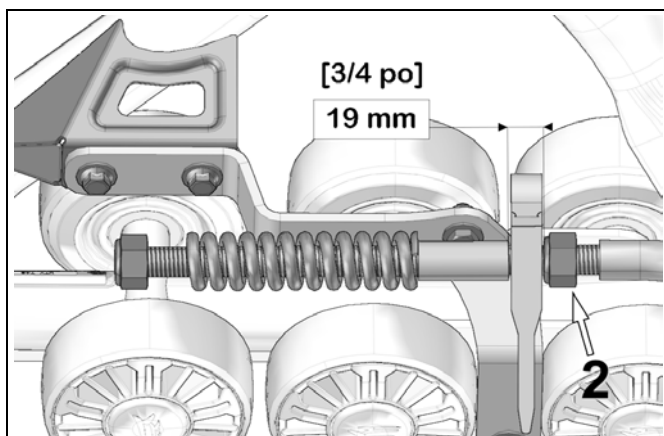


Figure 11

NOTE : Utiliser la partie large du gabarit d'ajustement reçu avec le bras stabilisateur comme référence lors de l'ajustement.

- 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.

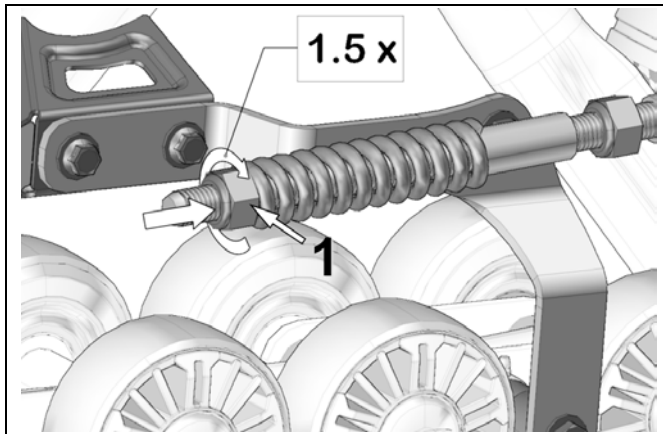


Figure 12

- **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.

NOTE : Utiliser le gabarit fourni pour contre-vérifier l'ajustement.

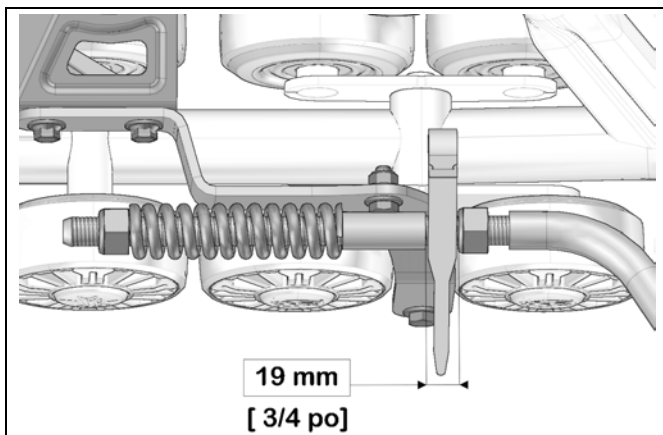


Figure 13

Véhicule à suspension indépendante (SI)

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

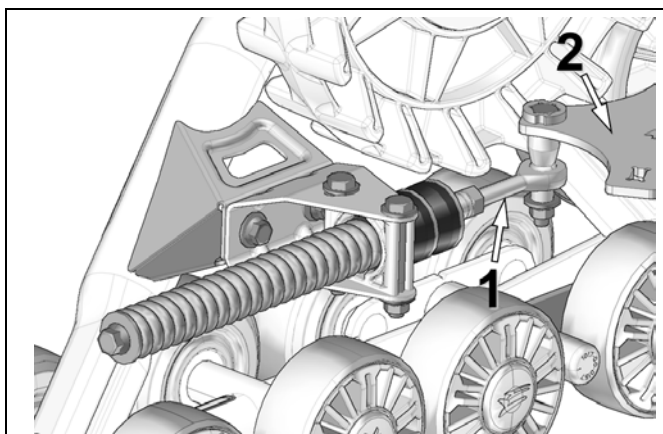


Figure 14

- 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 15.

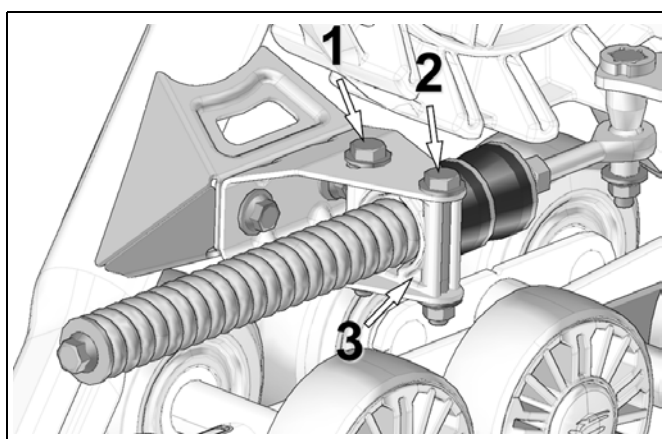


Figure 15

- 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 16.

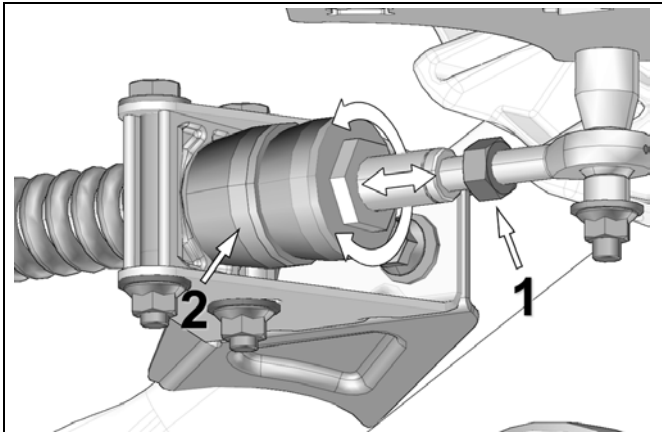


Figure 16

- 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 17.

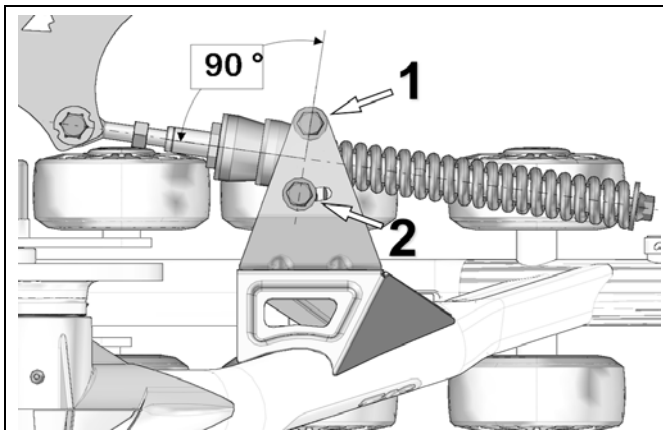


Figure 17

RÉGLAGES

- 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 18.

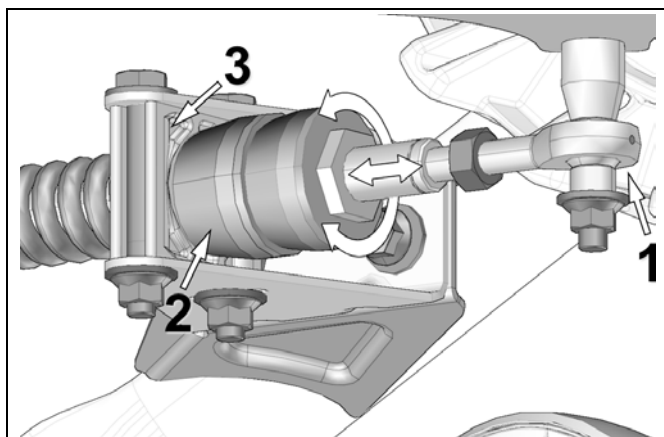


Figure 18

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1) à un couple de 40 N•m (30 lb•pi). Voir la Figure 19.

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

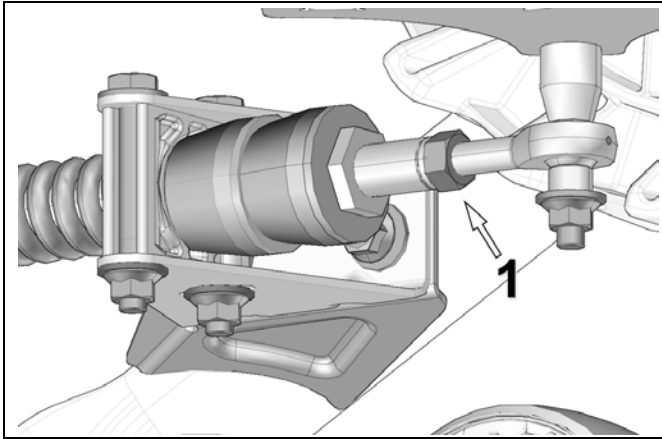


Figure 19

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 mauvais ajustement comprime et déforme le cône de caoutchouc au bras stabilisateur. Le ressort est difficile ou impossible à tourner à la main au bras stabilisateur.

Alignement

On exige d'ajuster le parallélisme lorsque que le VCC 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 20.

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.

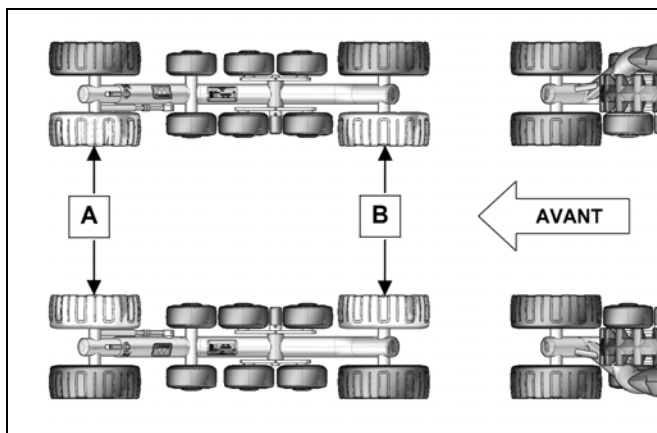


Figure 20

Mesure A: représente la distance entre les pneus avant intérieurs.

Mesure B: représente la distance entre les pneus arrière intérieurs.

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

$$A - B = 0 \text{ à } 3 \text{ mm } [1/8 \text{ po}]$$

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.

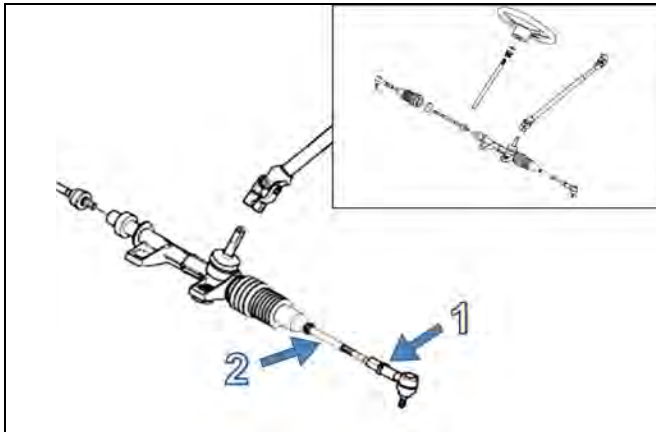


Figure 21

Méthode d'ajustement

Pour effectuer l'ajustement sur le VCC, 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 21.

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 avant terminé, contre-vérifier les mesures afin de confirmer que l'ajustement est bon.

RÉGLAGES

Mesure A: Mesurer la distance entre les pneus Ø241 mm avant intérieures des systèmes de chenille avant. Voir la Figure 22, la Figure 23 et la Figure 24.

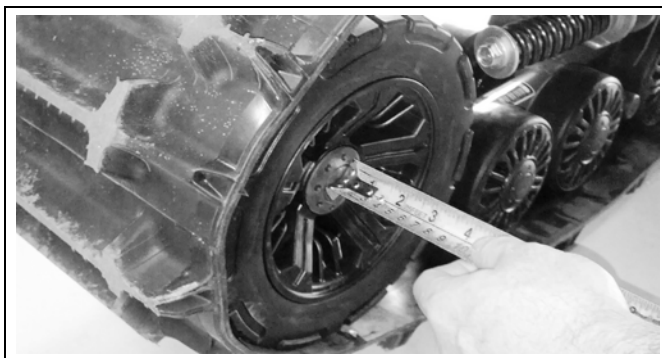


Figure 22



Figure 23 (Distance entre les pneus avant)



Figure 24

Mesure B: Mesurer la distance entre les pneus Ø241 mm arrière intérieures des systèmes de chenille avant. Voir la Figure 25, la Figure 26 et la Figure 27.

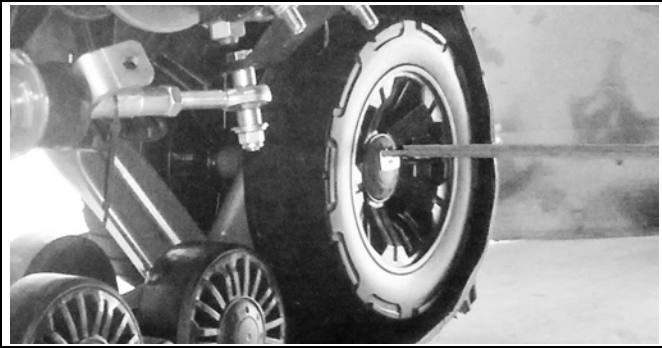


Figure 25

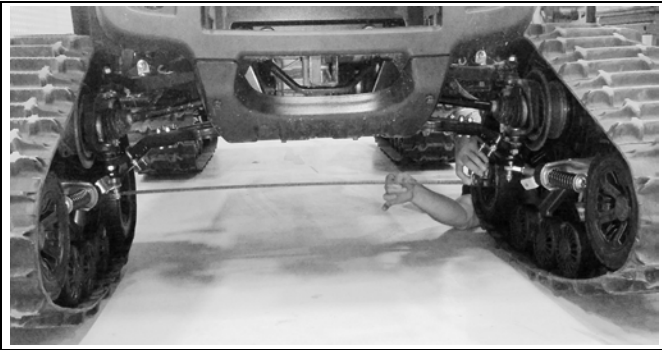


Figure 26 (Distance entre les pneus arrière)



Figure 27

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.

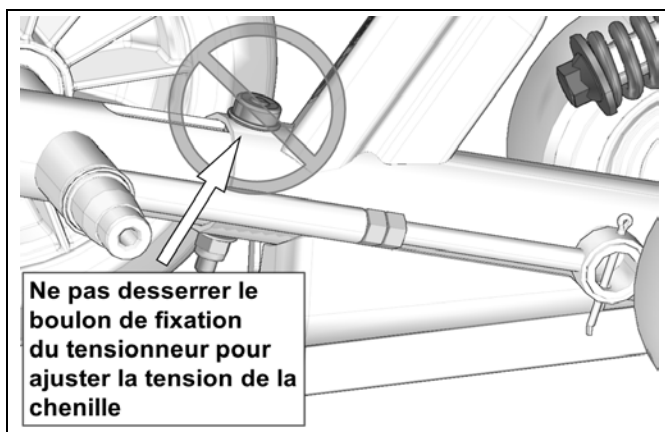


Figure 28

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou d'ajustement (1) pour régler la tension de la chenille. Voir la Figure 29.

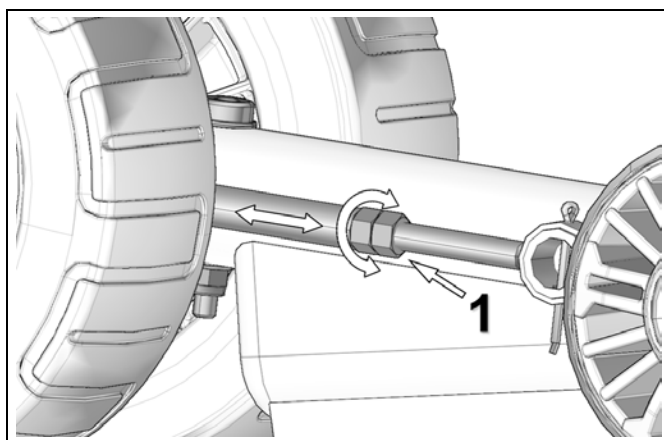


Figure 29

Le tableau suivant indique la force (1) appliquée et la flèche (2) qui doit se produire pour ajuster adéquatement la tension des chenilles. Voir la Figure 31.

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

NOTE : L'outil de vérification de la tension de chenille à la Figure 30 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camoplast. Chenilles Haute Performance autorisé. Le numéro de pièce Camoplast est 2000-00-3125.



Figure 30

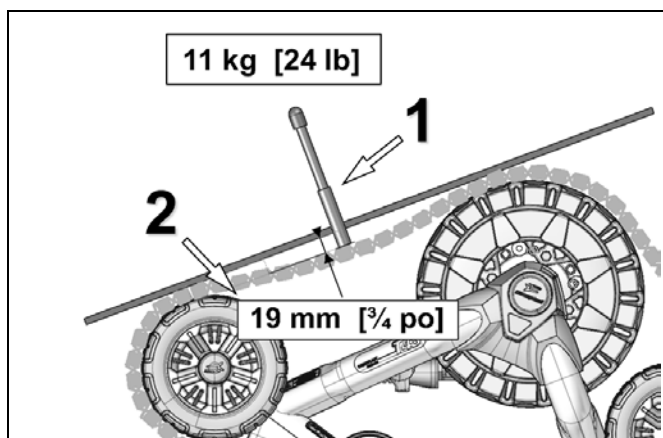


Figure 31

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.

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 la traction, le roulement et les économies de carburant.

Vérification finale

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

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

AVERTISSEMENT

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

Procéder comme suit :

- Régler le tensionneur de la chenille au minimum. Voir la Figure 32.

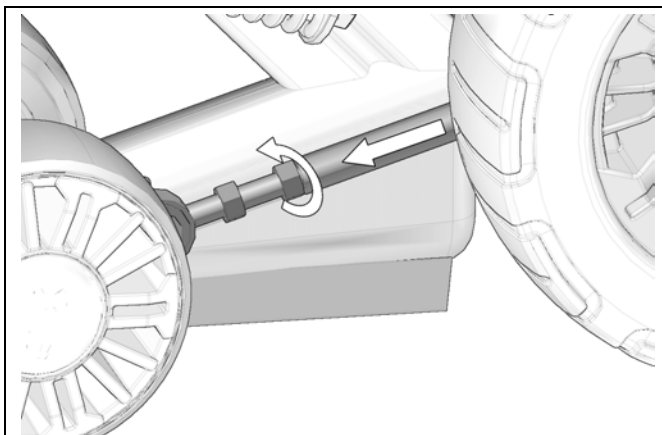


Figure 32

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

- Enlevez les deux pneus de 241 mm (1) au tensionneur. Voir la Figure 33.

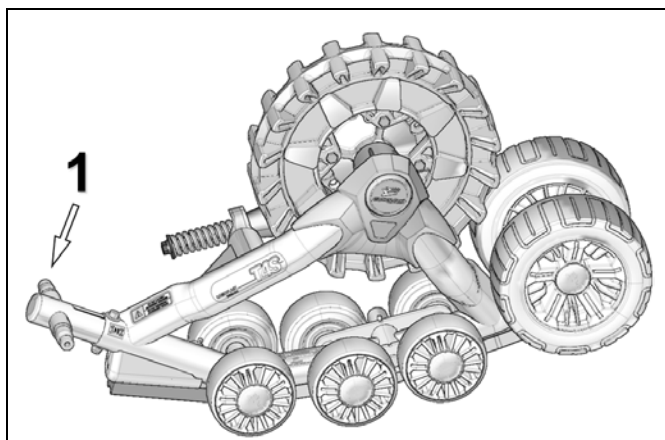


Figure 33

- Suivre l'indicateur moulé à la chenille pour installer la chenille au bon sens. Voir la Figure 34.

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

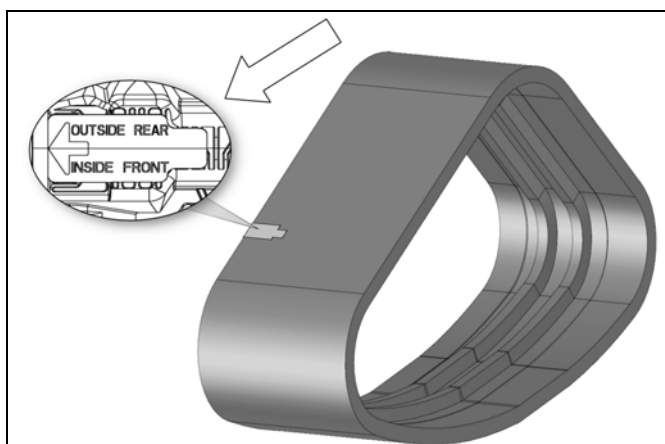


Figure 34

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

- Installer la chenille de caoutchouc. Voir la Figure 35.

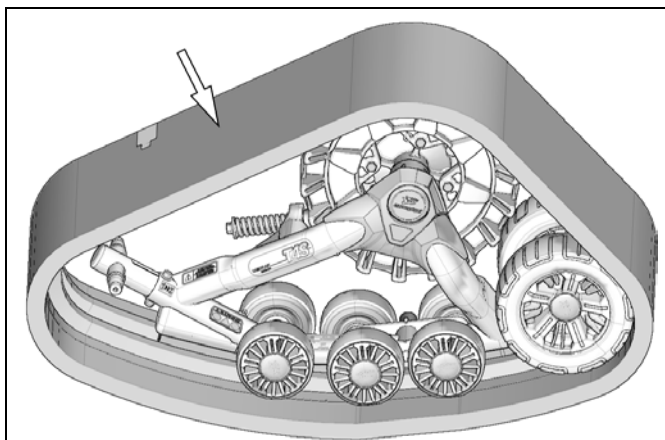


Figure 35

- Réinstaller les pneus de 241 mm (1). Voir la Figure 36.

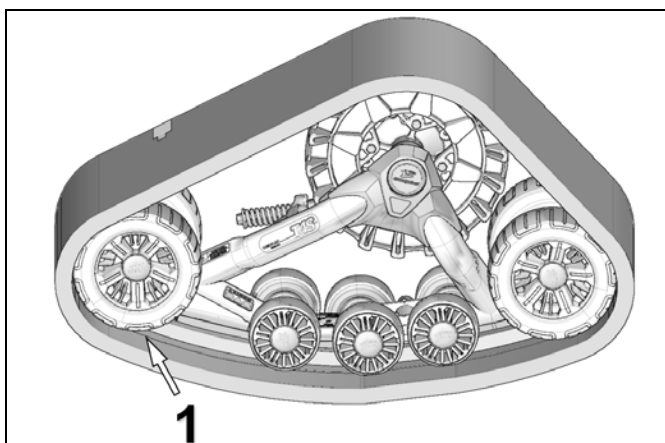


Figure 36

- Ajuster la tension de la chenille. Voir la section «Tension de la chenille» à la page 39.

PÉRIODE DE RODAGE



AVERTISSEMENT

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

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

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

REEMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR



AVERTISSEMENT

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

Utiliser l'extracteur Camoplast #2000-00-1050 (Figure 37), ainsi que la procédure suivante pour effectuer le remplacement :

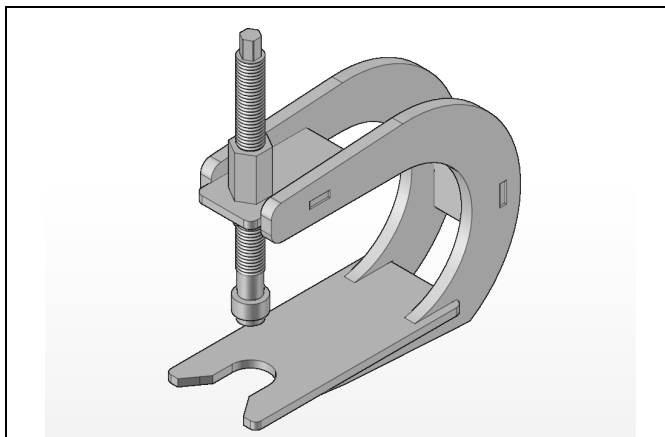


Figure 37

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

REEMPLACEMENT D'UNE ROULETTE AVEC EXTRACTEUR

- Placer l'extracteur sous la roulette tel qu'illustré à la Figure 38 puis visser la tige filetée de celui-ci pour retirer la roulette.

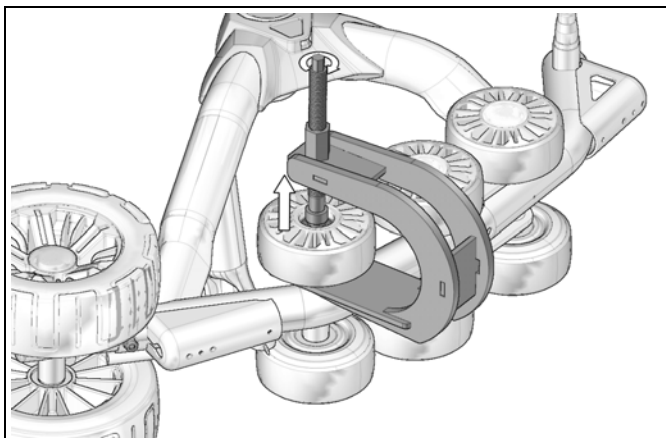


Figure 38

- 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.
- Nettoyer l'arbre de roue et la surface de portée du roulement.
- Graisser (voir section LUBRIFICATION - roue et arbre de roue)
- Insérer la nouvelle roulette sur l'arbre jusqu'à l'épaule.

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 39), 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-rop) (2) fournies avec l'outil. Voir la Figure 39.

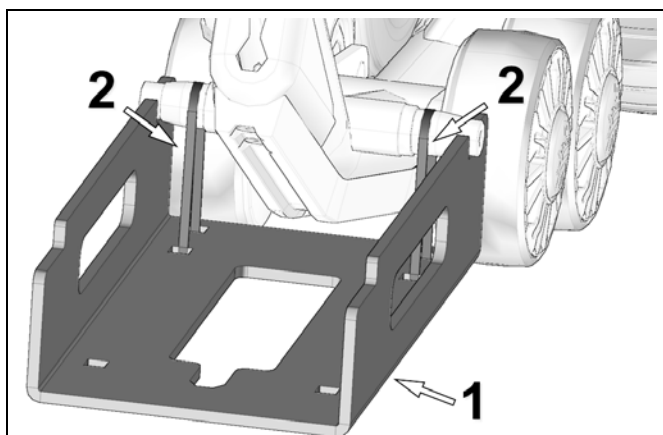


Figure 39

ALIGNEMENT DU TENSIONNEUR

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-rop) fournies. Voir la Figure 40.

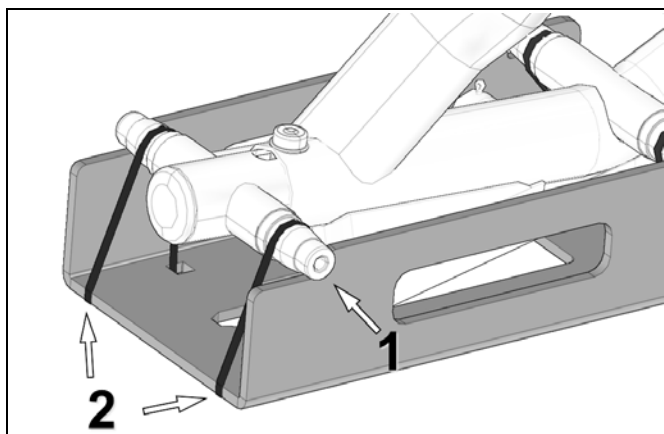


Figure 40

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.

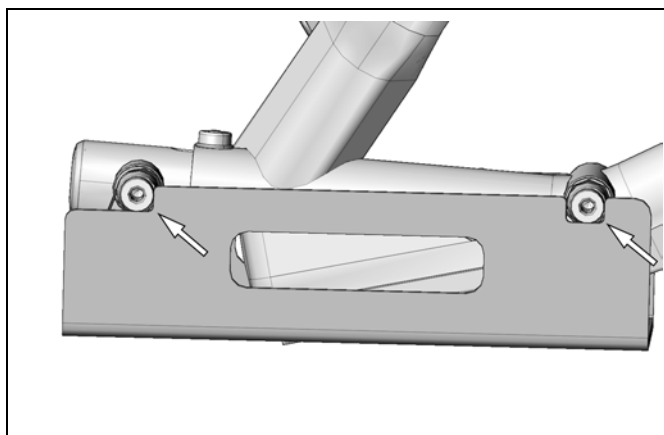


Figure 41

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 42.

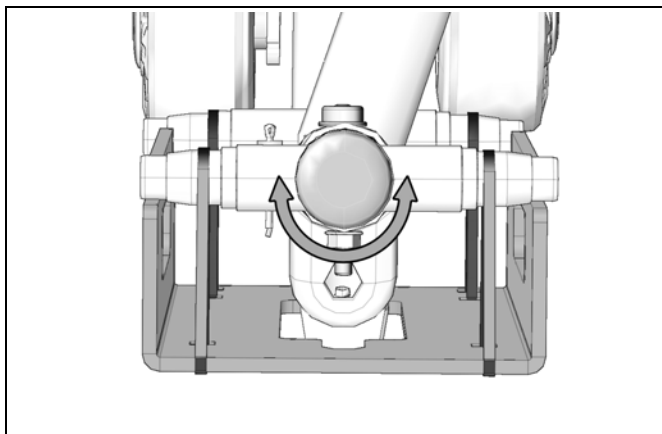


Figure 42

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 [24 lb•pi]. Voir la Figure 43.

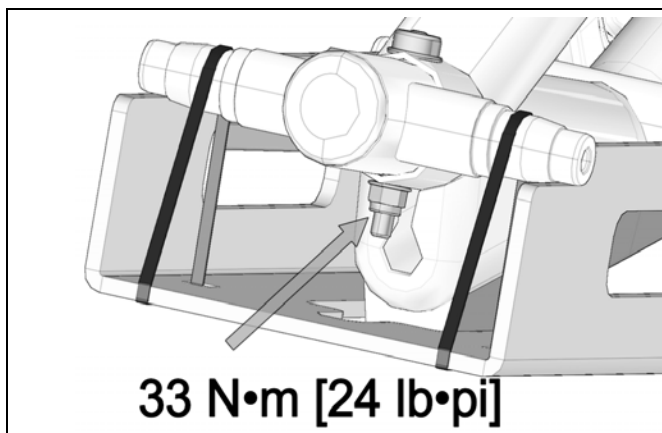


Figure 43

Vérification finale

Le jeu de tolérance à l'ensemble tensionneur doit être distribué également des deux côtés.

Vérifier le jeu en retirant les deux attaches en nylon installées à l'arbre de roue du tensionneur. Garder une extrémité de l'arbre avant appuyée sur le gabarit et tourner le tensionneur pour mesurer l'espace (A) entre l'arbre de roue et le gabarit. Vérifier le jeu (B) des deux côté. Le jeu doit être distribué de façon égale. Voir la Figure 44.

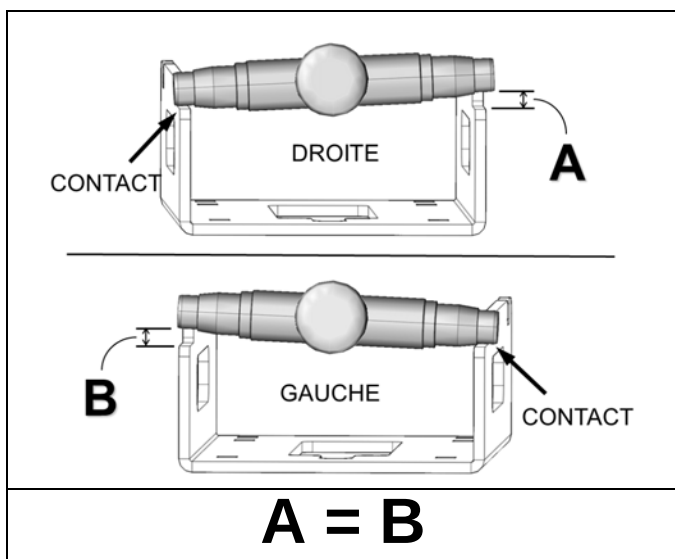


Figure 44

Si le jeu est dans un seul sens, réaligner l'ensemble tensionneur jusqu'à ce que le jeu soit distribué également des deux côtés.

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'utilisateur a le devoir de veiller à l'entretien et aux réglages périodiques de son système de traction. La section « Maintenance » fournit les informations nécessaires pour effectuer l'entretien adéquat des systèmes de traction.

AVERTISSEMENT

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

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

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

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

Pour plus de précision sur les maintenances du programme d'entretien, consulter les spécifications d'entretien à la page 54.

MAINTENANCE		INITIALE	PÉRIODIQUE			
		PREMIÈRE UTILISATION	AUX 15 ^A - 30 ^B HEURES	AUX 40 ^A - 55 ^B HEURES	AUX 100 HRS ^A / ANNUEL ^B	
SYSTÈME - INSPECTION VISUELLE		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	
CHENILLE - TENSION		AJUSTER	INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER	
CHENILLE - USURE					INSPECTER	
ROUES - USURE LATÉRALE					INSPECTER / REMPLACER	
ROUES - ROULEMENTS				INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER	
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE				INSPECTER / LUBRIFIER	LUBRIFIER	
CHASSIS - ROULEMENTS DES MOYEUX ▢					INSPECTER / REMPLACER	
CHÂSSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU ▢				LUBRIFIER	INSPECTER / LUBRIFIER	
CHASSIS - USURE DES GUIDES					INSPECTER / REMPLACER	
CHÂSSIS - TANDEMS					INSPECTER / REMPLACER	
CHÂSSIS - FISSURES					NETTOYER / INSPECTER	
BARBOTIN - USURE					NETTOYER / INSPECTER	
ANTIROTATION - LUBRIFICATION				NETTOYER / LUBRIFIER	NETTOYER / LUBRIFIER	
ANTIROTATION - COUPLE BOULONS		INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER		
ANTIROTATION - FISSURES, DÉFORMATION					INSPECTER	
VÉHICULE - COUPLE BRAS SUSPENSION			INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER	
VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE			INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER	

A Utilisation commerciale / industrielle / conditions abrasives

B Condition hivernales normales

▢ Maintenance importante

Maintenance - Tâches

- **Inspecter** : La ou les composantes visées doivent être examinées avec attention. Si une anomalie est détectée, le défaut doit être réparé ou la ou les composantes doivent être changées.
- **Nettoyer** : La ou les composantes visées doivent être nettoyées de toute saleté, poussière ou contaminant pouvant nuire au bon fonctionnement du système.
- **Ajuster** : La ou les composantes visées doivent être ajustées ou réajustées selon les recommandations d'ajustement du fabricant, référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Lubrifier** : La ou les composantes visées ont besoin d'être lubrifiées selon les recommandations du fabricant. Référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Remplacer** : La ou les composantes visées doivent obligatoirement être remplacées pour éviter des bris 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 fabricant. Voir la section « Réglages » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 24.
- **Alignement du véhicule** : Effectuer ou vérifier les réglages (alignement du véhicule) des systèmes selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Alignement » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 35.
- **Couple des boulons** : Vérifier le couple des boulons critiques identifiés aux vues explosées du système. Voir la section centrale du *Manuel de l'utilisateur*.

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

Chenille

- **Tension** : Effectuer ou vérifier les réglages de la tension des chenilles des systèmes selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Tension de la chenille » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 39.
- **Usure** : Vérifier l'usure et l'état générale des chenilles des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 74.

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 73. Remplacer la ou les roues si l'usure est trop importante.
- **Roulements** : Vérifier que les roulements des roues ne présentent pas de restriction, de bruit ou de jeu anormal en rotation, remplacer les roues si elles montrent une de ces déficiences.
- **Lubrification joint étanche** : Les joints d'étanchéité des roues doivent être nettoyés de toute saleté ou contaminant et lubrifiés selon les recommandations du fabricant. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 60. **Si un joint d'étanchéité montre une déficiences, il doit être remplacé.**

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

NOTE : Toujours remplacer les trois roulements ainsi que le joint d'étanchéité lors d'un remplacement.

NOTE : Remplacer les roulements aux 4 systèmes en même temps.

- **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 64.

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 75. 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.
- **Lubrification** : Appliquer de la graisse aux tandems par le raccord de graissage (zerk). Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 67
- **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 76. 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 69.
- **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.
- **Amortisseurs de caoutchouc** : Vérifier l'état des amortisseurs de caoutchouc aux bras stabilisateurs. Remplacer la pièce si elle montre des déformations, fissures ou une usure trop importante. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 77.

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 selon la cédule de maintenance. Les roulements qui doivent être remplacés sont identifiés par la restriction, le jeu anormal ou le bruit qu'ils causent lorsqu'on fait tourner le moyeu.

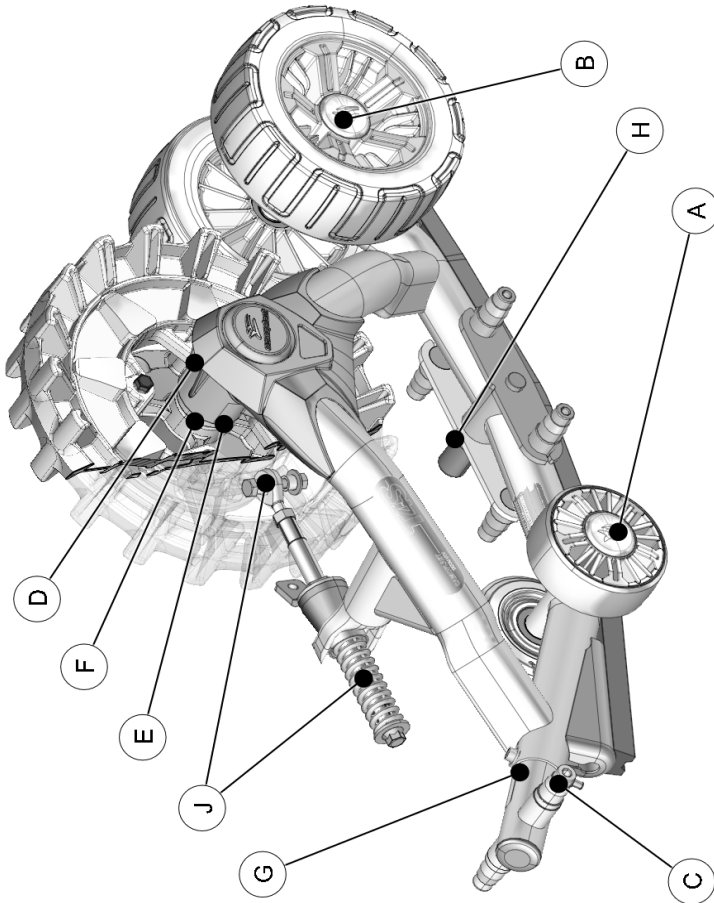
ATTENTION : Le ressort et la tige des bras stabilisateurs doivent être graissés avec un lubrifiant.

ATTENTION : La rondelle et le boulon de fixation du moyeu des systèmes doivent être remplacés lorsqu'on démonte le moyeu. Utiliser des composantes neuves pour le réassemblage.

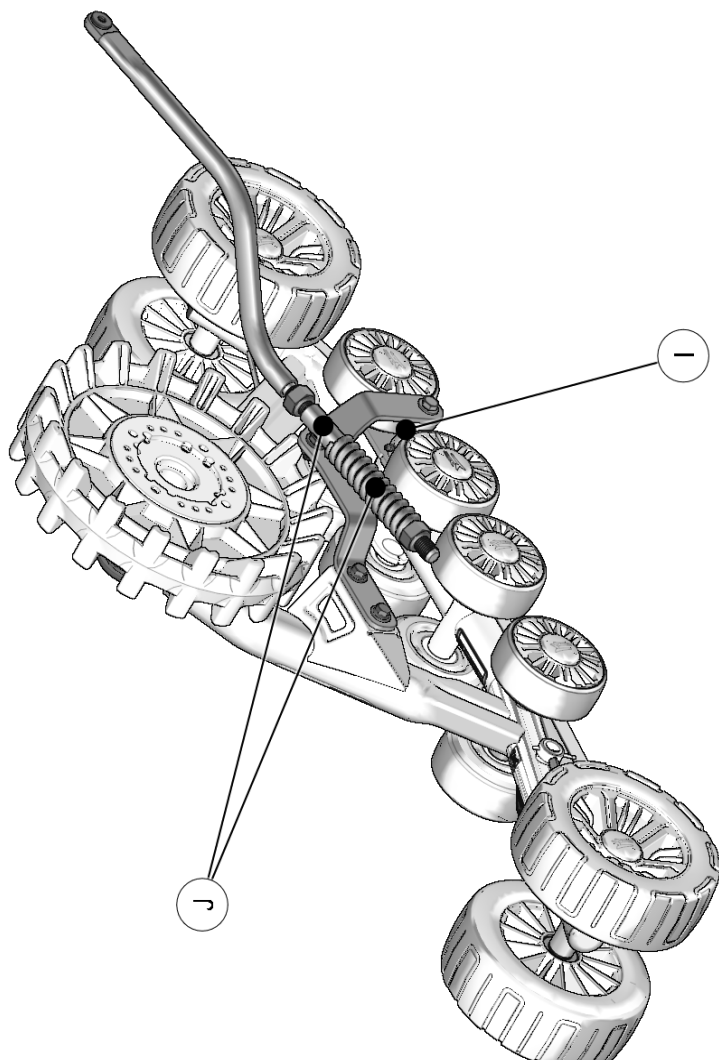
NOTE : Verser 8 à 10 cc d'huile 80w90 par l'orifice de lubrification au-dessus du logement du moyeu. Voir la section « Lubrification » du Manuel de l'utilisateur à la page 63.

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

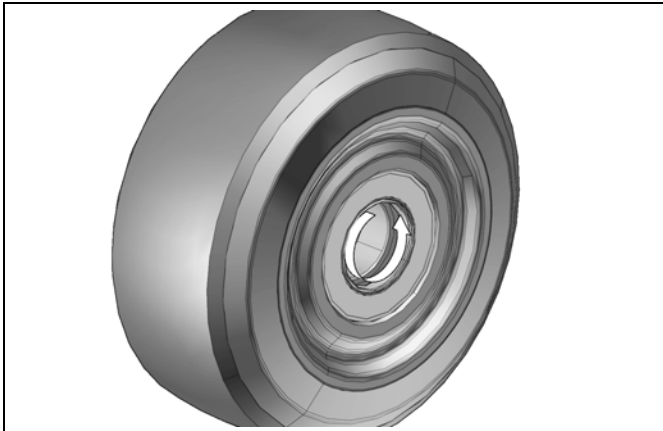
Le tableau du programme d'entretien à la page 53 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.

*NOTE : Utiliser une graisse de **type MF**, conçue pour l'équipement opérant dans un milieu extrêmement difficile et humide.*

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°).



LUBRIFICATION

RÉFÉRENCE « B »

LUBRIFICATION DES PNEUS 241 mm

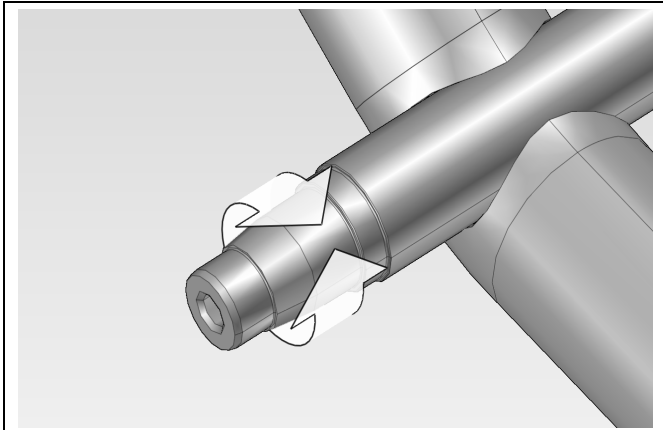
Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de roue, uniformément sur toute la circonférence (360°).



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°).



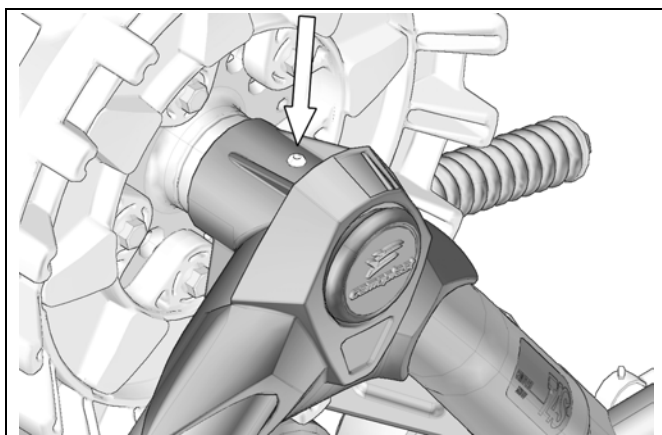
RÉFÉRENCE « D »

LUBRIFICATION DU MOYEU

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

NOTE : Utiliser une huile répondant à la norme SAE 80W-90, conçue pour les applications haute pression.

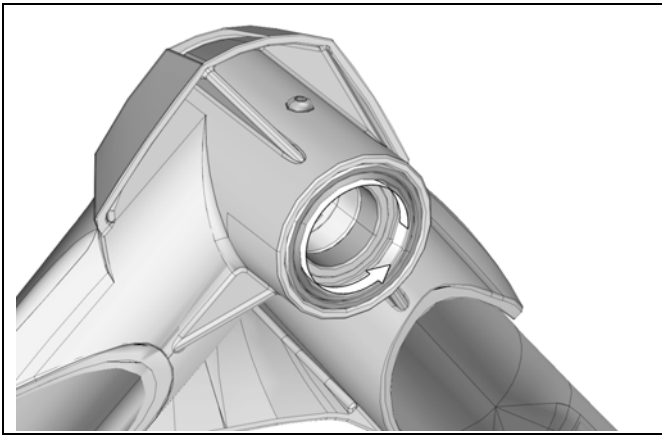
NOTE : Ne pas dépasser la quantité d'huile recommandée.



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°).



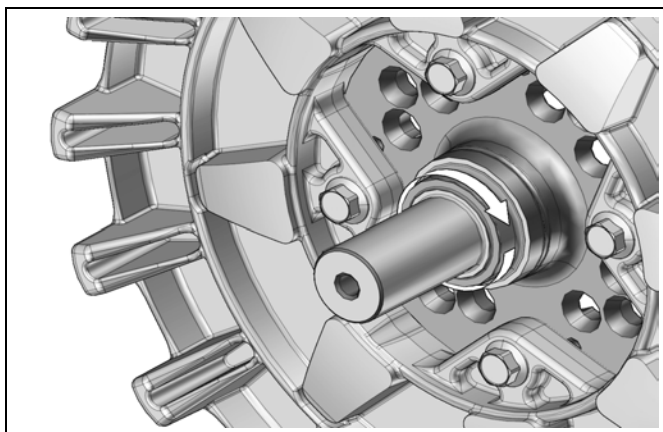
IMPORTANT : Le joint d'étanchéité du moyeu doit être inséré jusqu'à ce qu'il soit égal à l'extrémité du logement du moyeu.

NOTE : Remplacer le joint d'étanchéité s'il montre un défaut.

RÉFÉRENCE « F »

LUBRIFICATION DE LA BAGUE D'ACIER INOXYDABLE DU MOYEU

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc (centimètre cube) de graisse sur la bague d'acier inoxydable du moyeu, sur toute sa largeur et sur toute la circonférence (360°).



NOTE : Remplacer le joint d'étanchéité s'il montre un défaut.

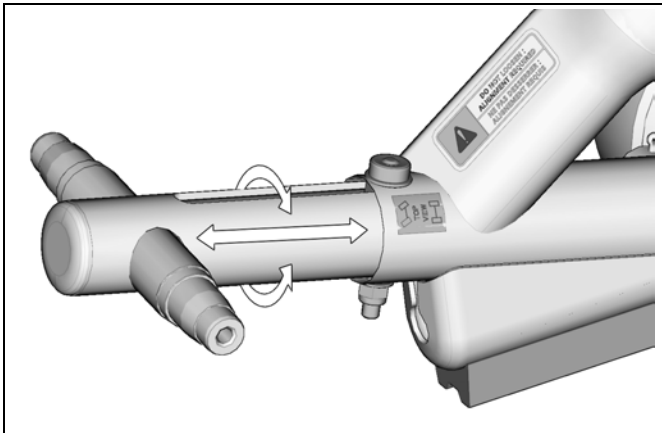
RÉFÉRENCE « G »

TUBE CHÂSSIS - CÔTÉ TENSIONNEUR

⚠ AVERTISSEMENT

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

Faire sortir la queue de tensionneur au maximum de sa course. Appliquer une mince couche de graisse, d'huile ou de lubrifiant en aérosol sur l'extérieur du tube de la queue de tensionneur, uniformément sur toute la circonférence (360°).



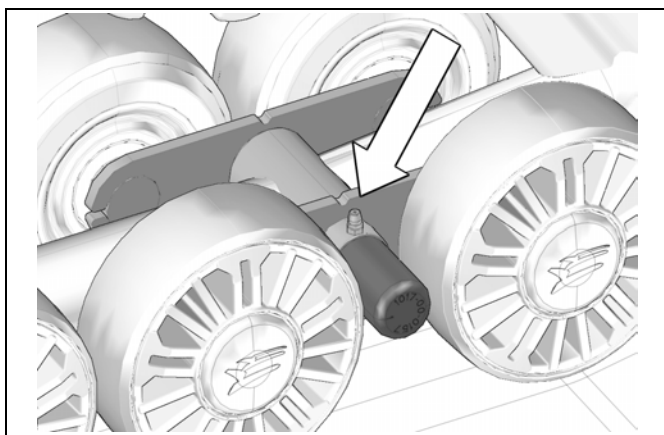
IMPORTANT : L'application de lubrifiant à l'extérieur du tube du tensionneur empêche que l'intérieur du tube du châssis ne se corrode. La lubrification permet que le tensionneur soit libre de mouvement lors de l'ajustement de la tension de la chenille.

LUBRIFICATION

RÉFÉRENCE « H »

LUBRIFICATION DU STABILISATEUR

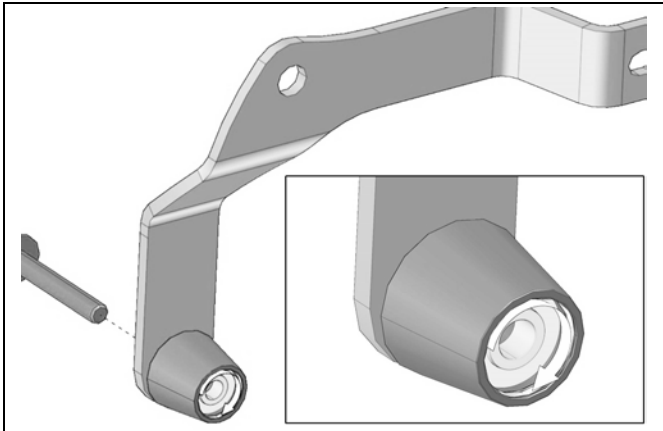
Appliquer 1.5 à 2 cc de graisse à l'arbre du stabilisateur par le raccord de graissage (zerk) en utilisant un pistolet à graisse.



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°).

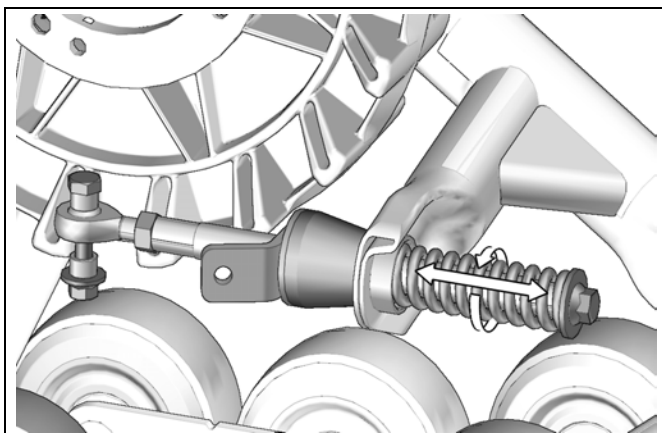


RÉFÉRENCE « J »

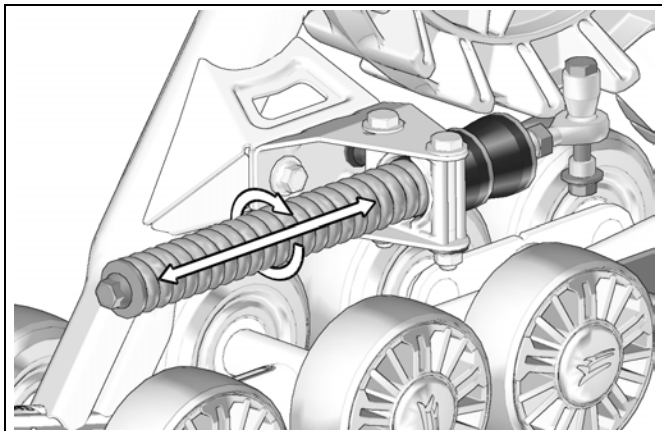
LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS

Appliquer une graisse en aérosol tout autour du ressort du bras stabilisateur et sur toute sa longueur.

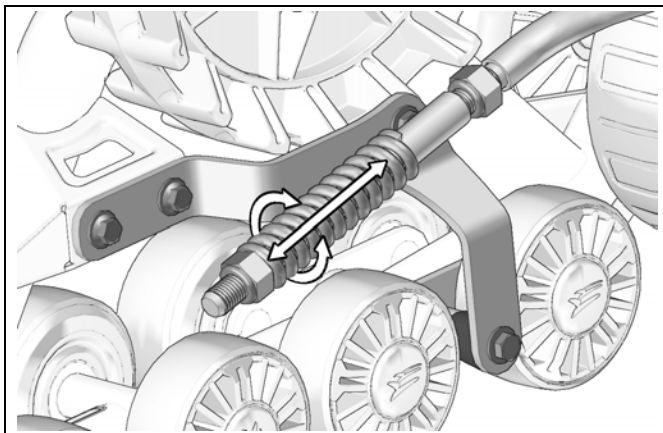
SYSTÈMES AVANT



SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION INDÉPENDANTE

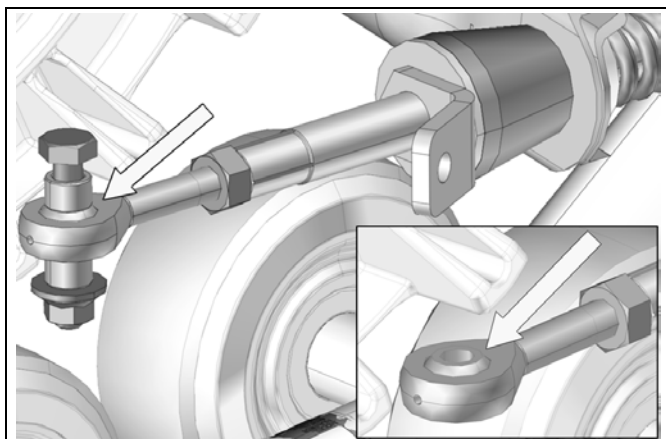


SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION RIGIDE



LUBRIFICATION DES EMBOUTS À ROTULE

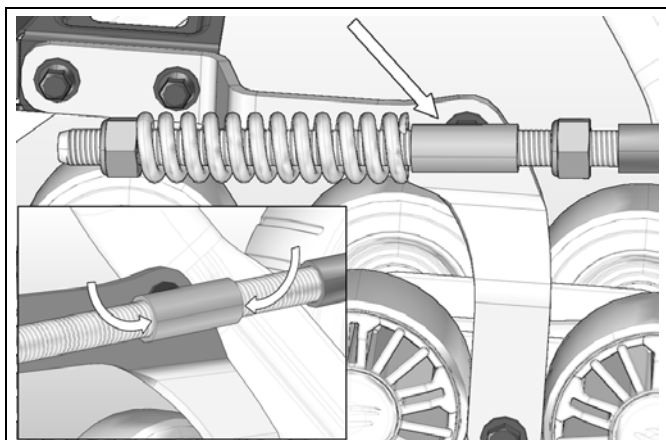
Appliquer une graisse en aérosol à la rotule de l'embout des bras stabilisateurs qui en sont munis.



LUBRIFICATION

LUBRIFICATION DU GUIDE DU BRAS STABILISATEUR - SUSPENSION RIGIDE

Aux véhicules munis d'un système antirotation rigide à l'arrière, appliquer une graisse en aérosol sur la tige et à l'intérieur du guide de bras.



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 surtension 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.

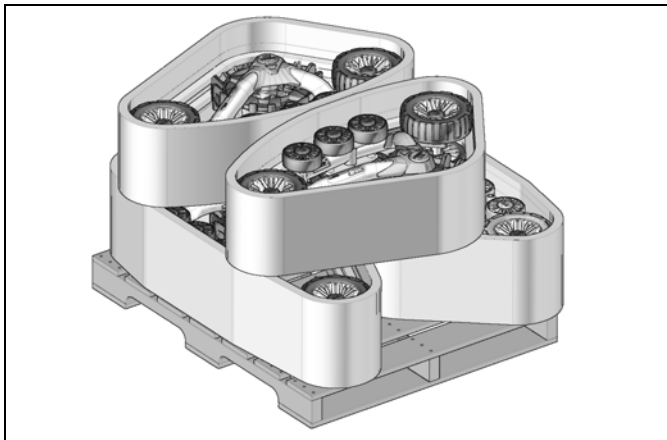


Figure 45

NOTE : Avant de remiser les systèmes de traction, il est recommandé de verser 5 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 46.

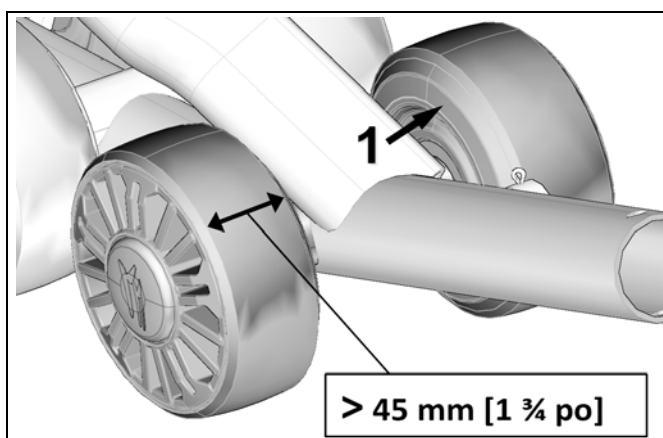


Figure 46

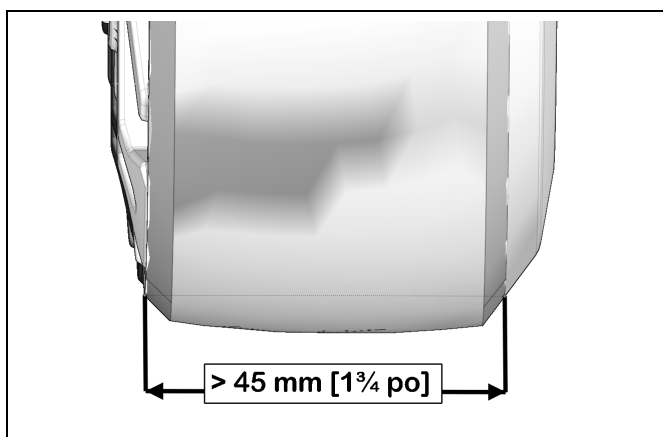


Figure 47

Roue uréthane

Vérifier l'usure des roues d'uréthane sur la bande de contact intérieure (1) et entre les profils des crampons (2). Si la bande est usée ou perforée ou le pneu est craquelé entre les profils, remplacer la roue. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Voir la Figure 48.

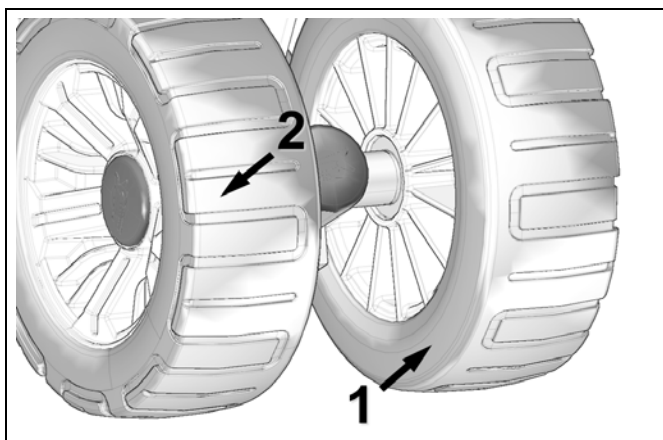


Figure 48

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 49 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.

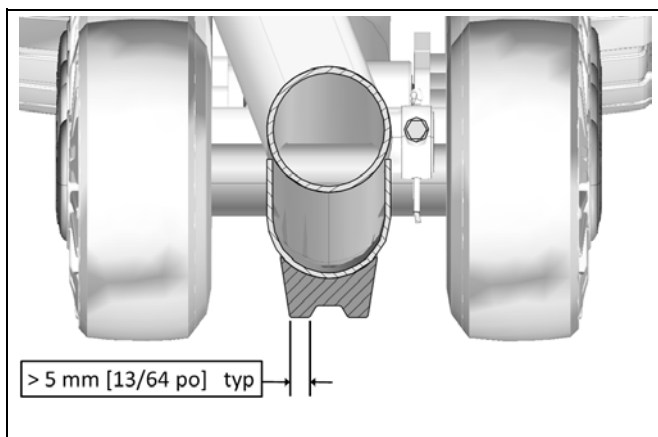


Figure 49

Barbotin

Vérifier l'usure des barbotins en mesurant les dents d'entraînement tel qu'illustré à la Figure 50. Remplacer le barbotin lorsque les dimensions sont inférieures à 19 mm. Une usure excessive pourrait nuire au bon entraînement de la chenille et nuire aux performances du système.

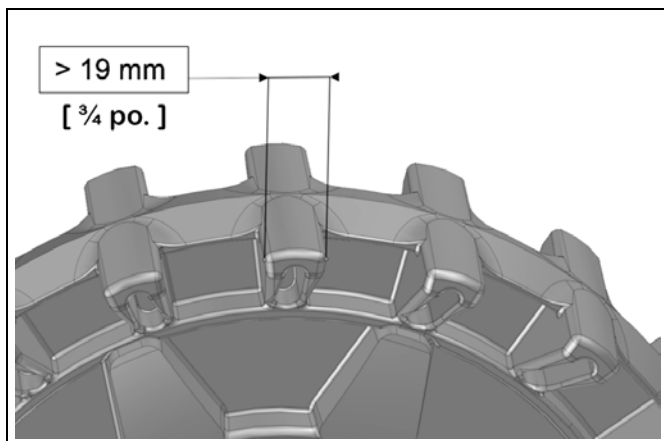


Figure 50

NOTE : Afin que l'usure des barbotins soit uniforme, le véhicule doit être utilisé en mode 4x4, plus particulièrement en conditions abrasives.

Amortisseurs de caoutchouc

Vérifier les amortisseurs de caoutchouc aux bras stabilisateurs. S'ils montrent des déformations, des fissures ou une usure importantes, ils doivent être remplacés. Voir la Figure 51.

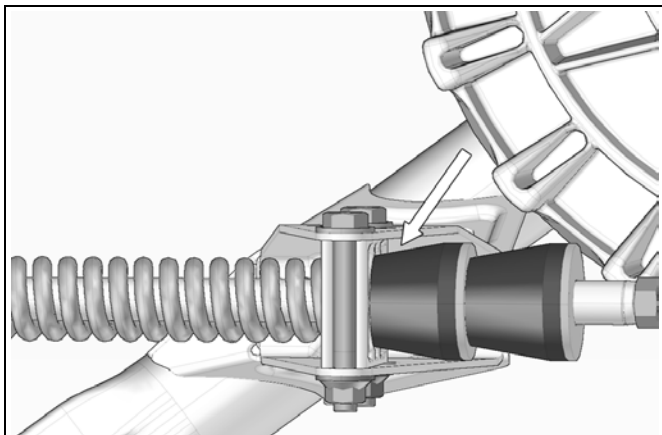


Figure 51

Cônes de caoutchouc (Tandem)

Vérifier l'état des cônes de caoutchouc installés aux tandems des systèmes. S'ils montrent une usure ovale de l'alésage, des fissures ou une déformation, ils doivent être remplacés en paire. Voir la Figure 52.

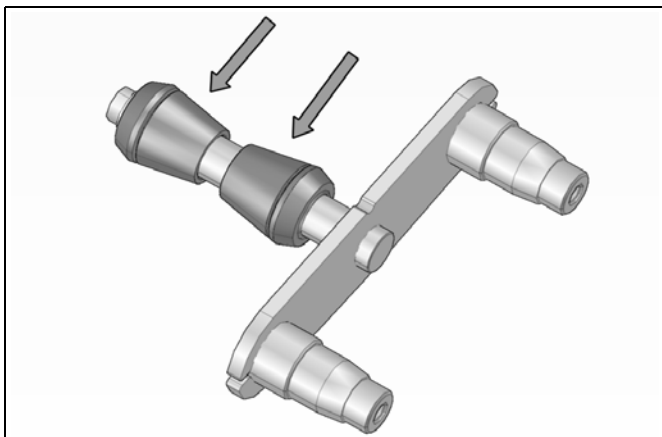


Figure 52

Anti-rotation

Vérifier l'usure au bras stabilisateur au niveau du joint à rotule (Figure 53) 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.

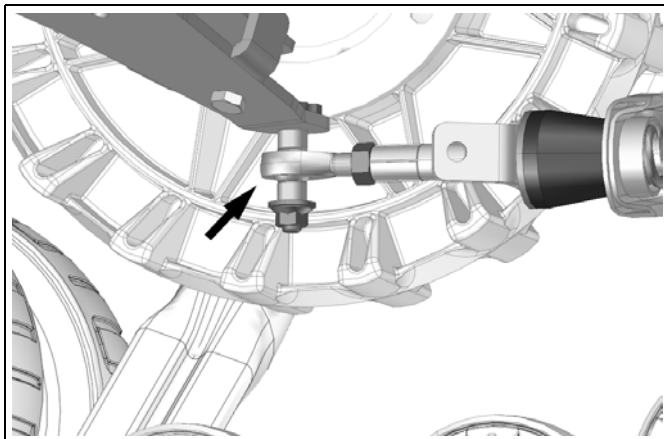


Figure 53

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 54).

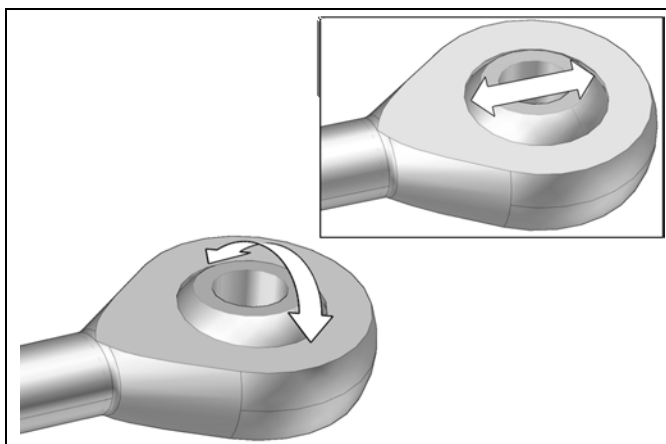


Figure 54

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'oeuvre 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 VCC **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 VCC, ainsi que les défauts connexes au VCC, 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.

GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

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

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

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

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

DÉPANNAGE

DÉPANNAGE (Troubleshooting)		
Problème	Cause possible	Correction à apporter
Vibration anormale	Présence de débris dans le système.	Retirer tout corps étranger qui pourrait nuire à l'entraînement du système.
	Usure avancée et localisée d'une roulette.	Remplacer la composante.
	Barbotin ou roulette glacée.	Retirer l'accumulation de glace/neige. Il peut être adéquat de remettre le véhicule à une température supérieure à 0 °C. Ensemble de grattoir de barbotin 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. Vérifier l'usure des pneus, des roues, de la glissière et des dents de traction interne de la chenille.
	Présence de saleté lors de l'installation du système entre le moyeu du véhicule et le moyeu du système causant un mauvais épaullement des deux surfaces.	Démonter le système et nettoyer les surfaces de contact des moyeux.
	Roulement de moyeu ou de roulette endommagé.	Remplacer le roulement au besoin.
	Moyeu du véhicule 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 fabricant. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Tension des chenilles trop élevée.	Réajustement de la tension des chenilles. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Mauvais alignement du système.	Corriger l'alignement. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
Surchauffe des composantes de guidage du système (odeur de caoutchouc ou plastique brûlé)	Roulette bloquée.	Tenter de débloquer la roulette et la remplacer si nécessaire.
	Mauvais alignement du système.	Corriger l'alignement. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Virage soutenu.	Variation la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.
	Utilisation du système en continu dans des sentiers avec ornières.	Variation la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.
Perte de puissance	Tension des chenilles trop élevée.	Diminuer la tension de la chenille.
		Nettoyer le barbotin s'il y a accumulation de boue, neige ou tout autre contaminant. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
		Déglicer les roulettes.
	Infiltration de neige dans le système de filtration d'air ou l'embrayage.	Dégager le châssis de toute accumulation de neige compactée entre celui-ci et les roulettes. Enlever la neige et contacter immédiatement le concessionnaire pour remédier à la situation.
Chenille dérailée	Usure avancée d'une ou de plusieurs composantes.	Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure du guide chenille, des dents d'entraînement interne de la chenille et des roulettes.
	Tension des chenilles trop basse.	Réajustement de la tension des chenilles des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Mauvais alignement du système et de son angle d'attaque.	Corriger l'ajustement de l'alignement du véhicule et de l'angle d'attaque des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
Manque de flottaison dans la neige	Mauvais ajustement de l'angle d'attaque des systèmes	Réglage de l'angle d'attaque selon les spécifications du fabricant. (Référer à la section « Réglages » du manuel) Butée de caoutchouc des bras stabilisateur usée ou endommagée.

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre (Figure 55) et de la chenille(Figure 56).

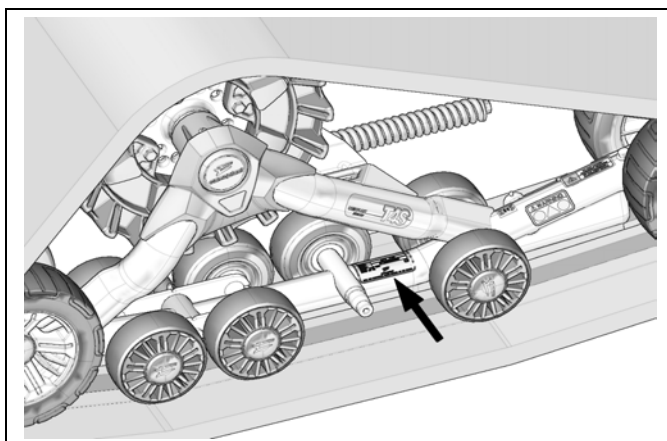


Figure 55



Figure 56

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 6T6 CANADA

Courriel : atvtracksystems@camoplastsolideal.com

Site Web : www.camoplastsolideal.com

DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ

DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ



camoplast
CHENILLES HAUTE PERFORMANCE

DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ

NOUS :

MANUFACTURIER : CAMOPLAST SOLIDEAL Inc.

ADRESSE : 4162, Rue Burrill, Local A
Shawinigan (Québec) Canada
G9N 6T6

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 : _____

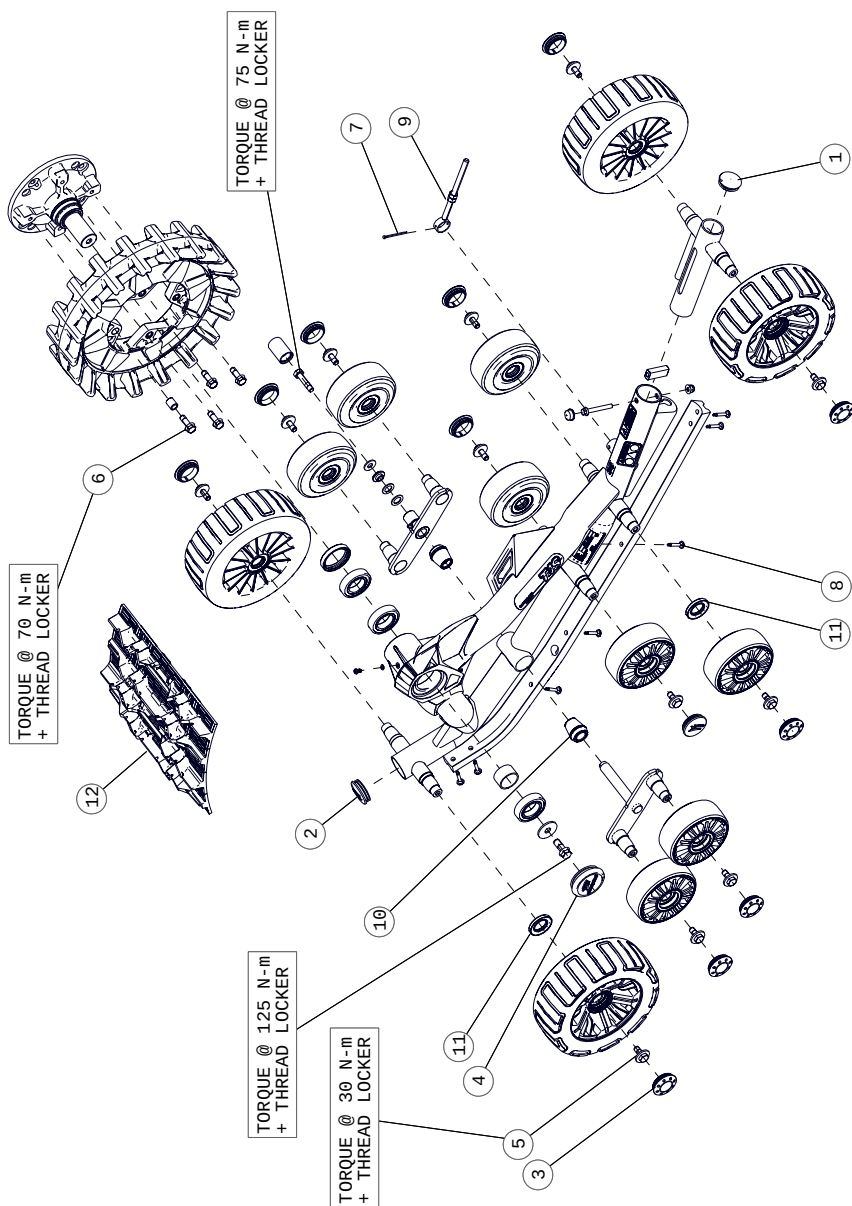
TITRE : _____

DATE : _____

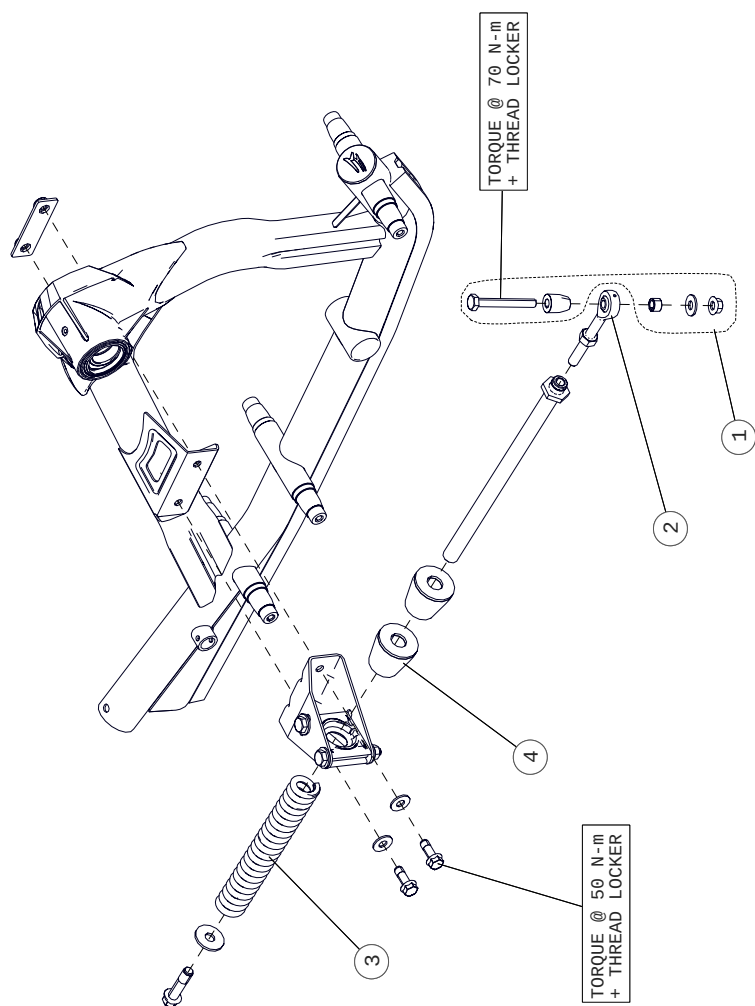
SIGNATURE : _____

This page is left intentionally blank.

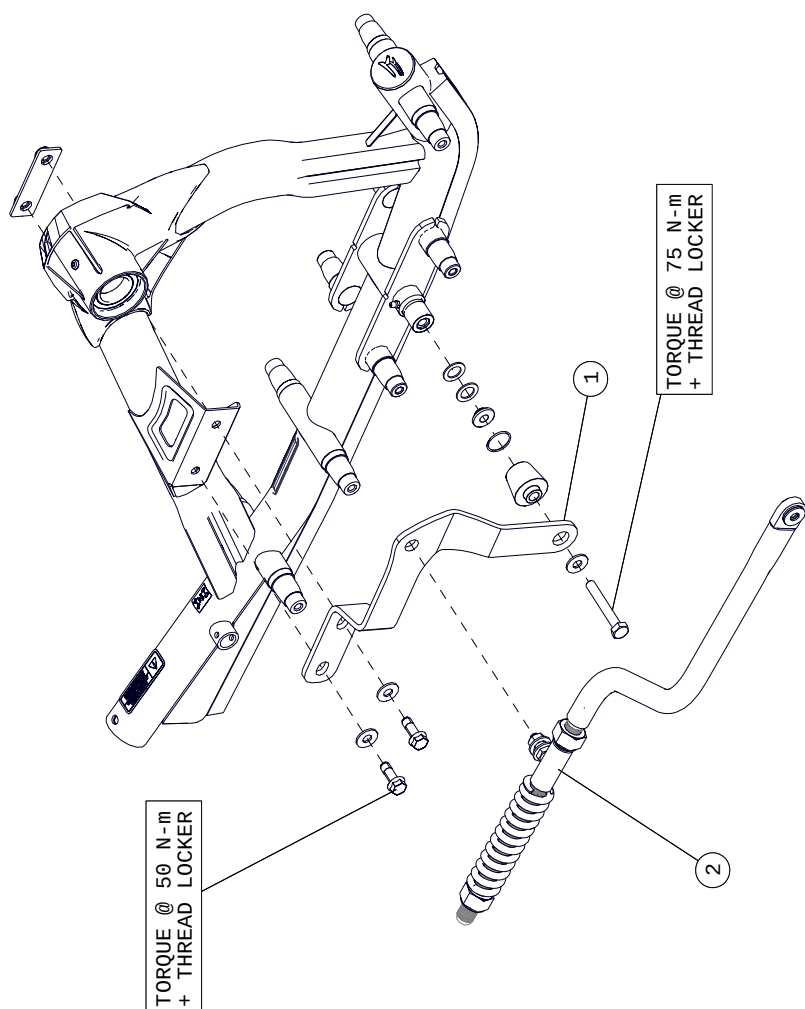
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 FRONT LEFT & RIGHT	
1	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
2	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP / CAP DE CADRE -- 2"	1
3	1017-00-0042	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	10
4	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
5	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	10
6	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4-5
7	1042-00-0001	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
8	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
9	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASSY / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
10	1093-00-7011	SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE (28 x 48 x 6 TC)	10
11	1093-00-7045	RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC	2
12	1093-00-9278	FRONT UTV TRACK / CHENILLE AVANT UTV -- 12.5 x 98 x 1 (9278S)	1
13	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLT KIT / ENS. BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
14	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À ŒIL X-LONG	1
15	1080-00-0087	COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION -- 417 LBS/IN	1
16	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUCHOUC	1



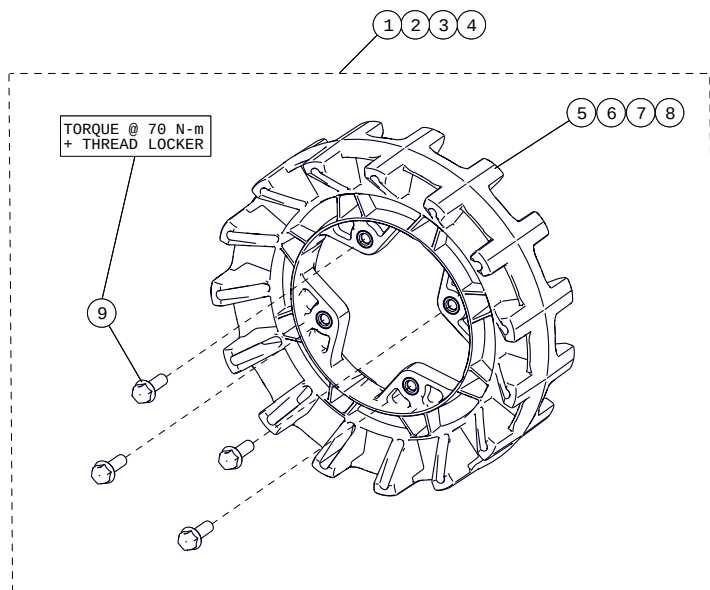
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 LEFT & RIGHT REAR	
1	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
2	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
3	1017-00-0042	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	12
4	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
5	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	12
6	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4-5
7	1042-00-0001	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
8	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
9	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS'Y / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
10	1093-00-7045	RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC	2
11	1093-00-7011	SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE (28 x 48 x 6 TC)	12
12	1093-00-8001	REAR TRACK / CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S (9132S)	1



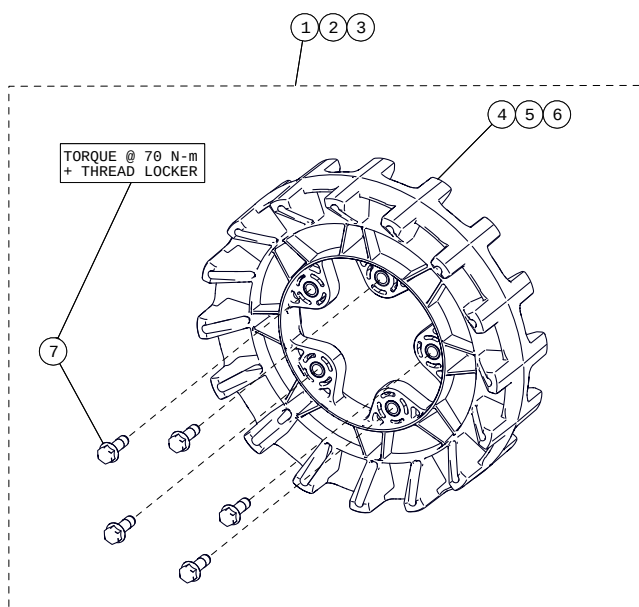
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 INDEPENDENT SUSPENSION (IS)	
1	1033-AS-0075	STABILIZING ROD LONG BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON LONG, BRAS STABILISATEUR	1
2	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À ŒIL X-LONG	1
3	1080-00-0901	COMPRESSION SPRING / RESSORT DE COMPRESSION -- 480 LBS/IN	1
4	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	2



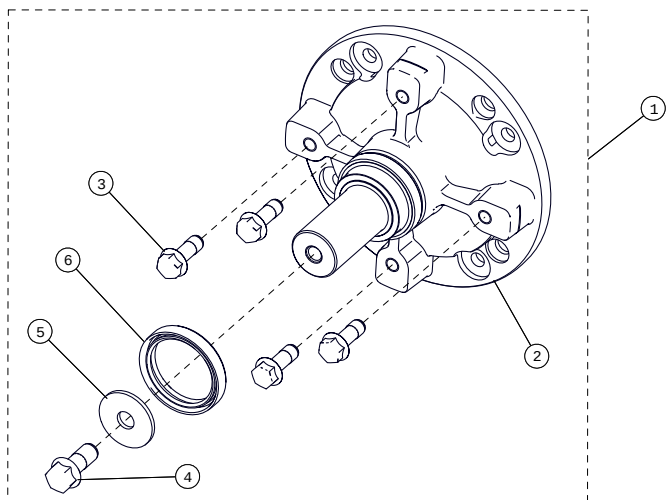
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 RIGID SUSPENSION (RS)	
1-A	1015-00-8004	LH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. GA. (SR) UTV 4S	1
1-B	1015-00-8014	RH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. DR. (SR) UTV 4S	1
2	1080-00-3000	STABILIZING ARM GUIDE ASSY (RS) / GUIDE BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ (SR)	1



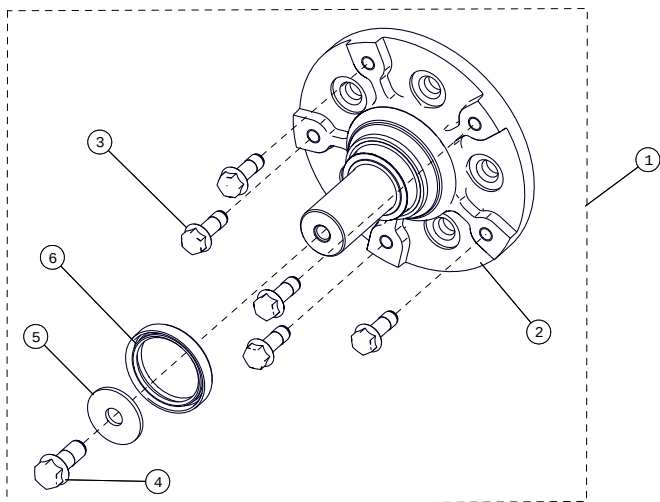
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT 4-BOLT SPROCKETS	
1	7009-00-7115	S-KIT 15/4 SPROCKET / BARBOTIN 15/4	1
2	7009-00-7116	S-KIT 16/4 SPROCKET / BARBOTIN 16/4	1
3	7009-00-7117	S-KIT 17/4 SPROCKET / BARBOTIN 17/4	1
4	7009-00-7118	S-KIT 18/4 SPROCKET / BARBOTIN 18/4	1
5	--	SPROCKET 15 TEETH / BARBOTIN 15 DENTS -- T4S	1
6	--	SPROCKET 16 TEETH / BARBOTIN 16 DENTS -- T4S	1
7	--	SPROCKET 17 TEETH / BARBOTIN 17 DENTS -- T4S	1
8	--	SPROCKET 18 TEETH / BARBOTIN 18 DENTS -- T4S	1
9	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4



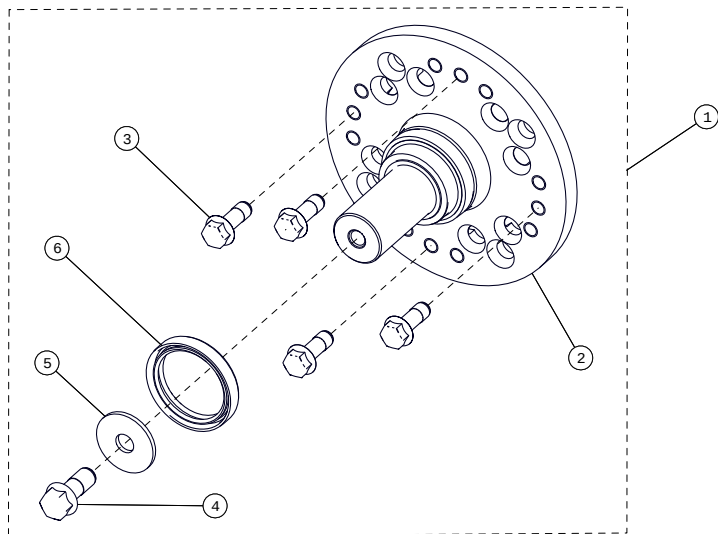
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT 5-BOLT SPROCKETS	
1	7009-08-7116	S-KIT 16/5 SPROCKET / BARBOTIN 16/5	1
2	7009-08-7117	S-KIT 17/5 SPROCKET / BARBOTIN 17/5	1
3	7009-08-7118	S-KIT 18/5 SPROCKET / BARBOTIN 18/5	1
4	--	SPROCKET 16 TEETH / BARBOTIN 16 DENTS -- T4S	1
5	--	SPROCKET 17 TEETH / BARBOTIN 17 DENTS -- T4S	1
6	--	SPROCKET 18 TEETH / BARBOTIN 18 DENTS -- T4S	1
7	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	5



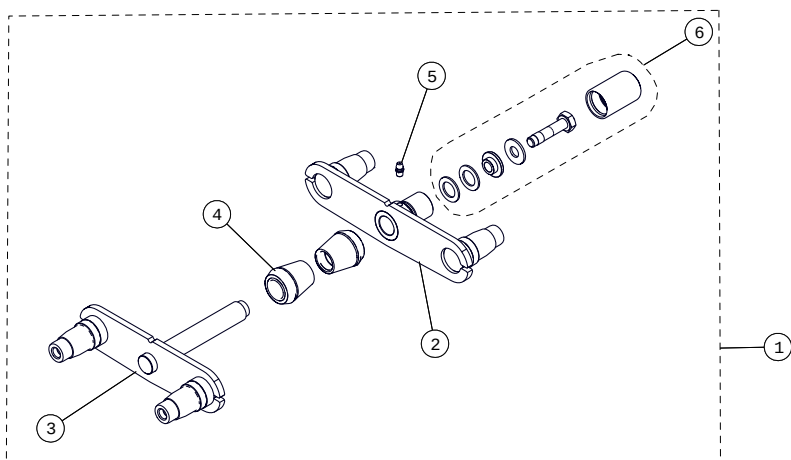
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT HUB MULTI POLARIS			
1	7019-05-0062	S-KIT HUB MULTI POLARIS / S-KIT MOYEU MULTI POLARIS	1
2	--	POLARIS MULTI HUB / MOYEU MULTI POLARIS	1
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
4	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
5	--	W, 1 625, 0 515, 11GA.	1
6	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



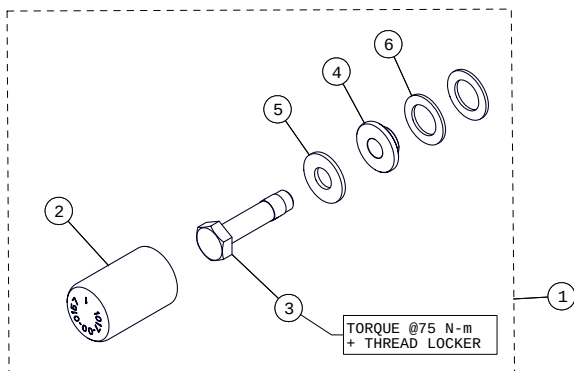
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT HUB 5 BOLTS	
1	7019-08-0002	S-KIT HUB 5 BOLTS / ENSEMBLE ESSIEU 5 BOULONS	1
2	--	5-BOLT PATTERN HUB (METRIC) / ESSIEU 5 BOULONS (MÉTRIQUE)	1
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	5
4	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
5	--	WASHER / RONDELLE -- 1.625, 0.515, 11GA.	1
6	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ETANCHE DOUBLE	1



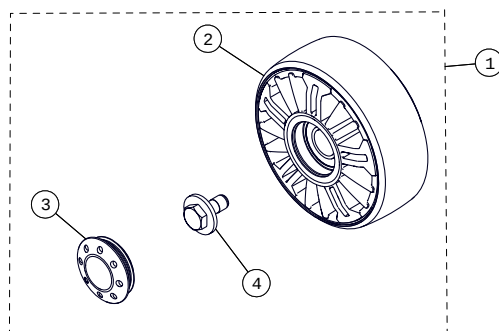
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT HUB MULTI	
1	7019-77-0031	S-KIT HUB MULTI / S-KIT MOYEU MULTI	1
2	--	MULTI-MODEL HUB (METRIC) / MOYEU MULTI-MODÈLES (MÉTRIQUE)	1
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
4	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
5	--	W, 1.625, 0.515, 11GA	1
6	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



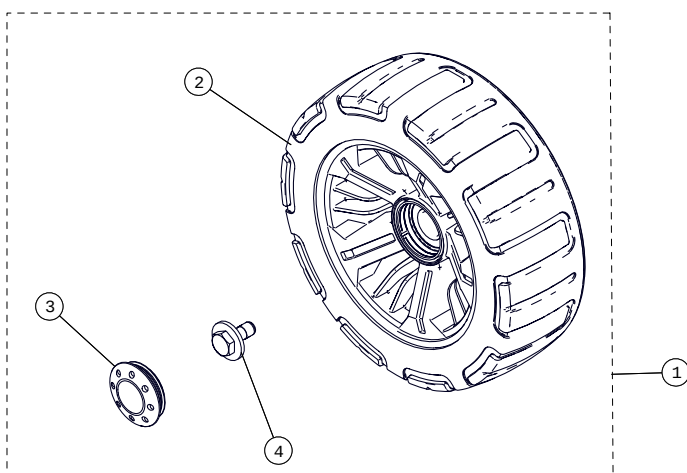
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 S-KIT UTV STABILIZER			
1	7015-00-8100	S-KIT UTV STABILIZER 2014-2015 / S-KIT STABILISATEUR UTV 2014-2015	1
2	--	UTV WHEEL STABILIZER, FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE UTV	1
3	--	UTV WHEEL STABILIZER, MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE UTV	1
4	1093-00-7045	RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC	2
5	--	GFS, M6X1.0X14, ZP, KEY7	1
6	7017-00-0157	S-KIT STABILIZER FIXATION BOLT / S-KIT BOULON FIXATION STABILISATEUR 2014-2015	1



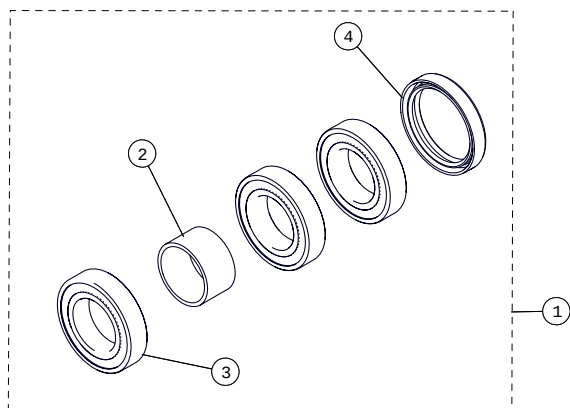
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 STABILIZER FIXATION BOLT KIT			
1	7017-00-0157	S-KIT STABILIZER FIXATION BOLT '14-15 / S-KIT BOULON FIXATION STABILISATEUR	1
2	--	DUST CAP - STABILIZER / CAPUCHON - STABILISATEUR	1
3	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
4	--	TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
5	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
6	--	TW, 1X0.625X0.62	2



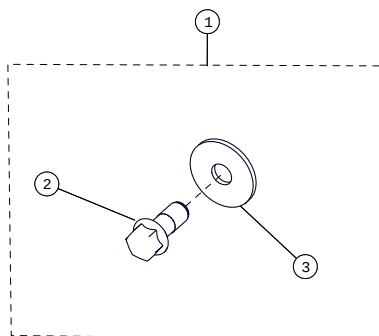
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 50 MM REPLACEMENT WHEEL KIT			
1	7016-00-5134	REPLACEMENT WHEEL KIT / ENSEMBLE REMPLACEMENT ROUE -- 50 MM HD 2015	1
2	--	132MM X 50MM HD WHEEL ASS'Y / ROUE HD ASS. 132MM X 50MM	1
3	1017-00-0042	WHEEL CAP / CAPUCHON DE ROUE	1
4	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



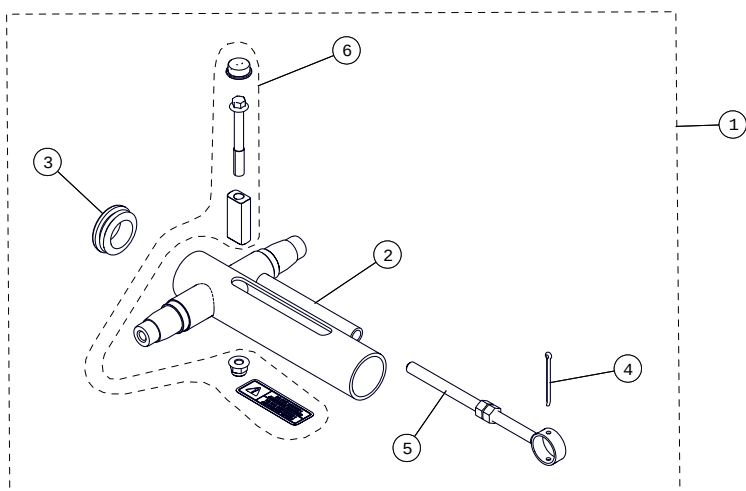
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 241 MM REPLACEMENT WHEEL KIT			
1	7016-00-2242	REPLACEMENT WHEEL KIT / ENSEMBLE REMPLACEMENT ROUE -- 241 MM 2015	1
2	--	WHEEL 241MM - ASS'Y / PNEU 241MM - ASS.	1
3	1017-00-0042	WHEEL CAP / CAPUCHON DE ROUE	1
4	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



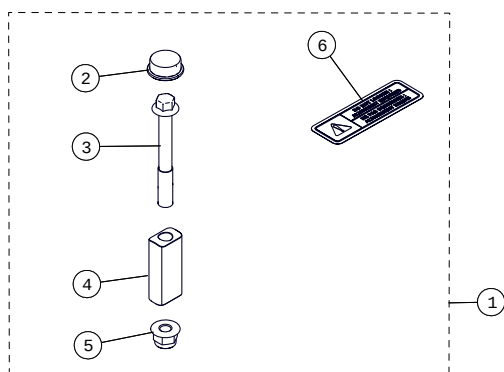
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 HUB BEARING KIT	
1	7090-00-0002	S-KIT UTV -- 3 BEARINGS / 3 ROUEMENTS	1
2	--	INTERNAL SPACER / ESPACEUR INTERNE -- UTV	1
3	--	STANDARD BEARING / ROUEMENT À BILLE STANDARD	3
4	--	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



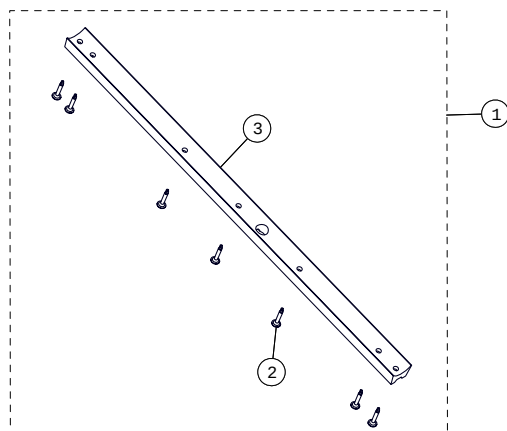
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST ATV T4S MY2015 WHEEL HUB BOLT KIT	
1	1033-AS-0066	WHEEL HUB BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON MOYEU	1
2	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
3	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1



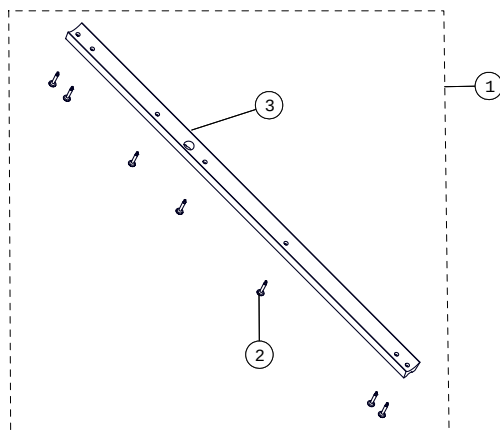
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 TRACK TENSIONER			
1	7014-00-B022	S-KIT UTV TRACK TENSIONER / S-KIT TENSIONNEUR CHENILLE UTV	1
2	--	TENSIONNER - UTV T4S HW / TENSIONNEUR - UTV T4S HW	1
3	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
4	1042-00-0001	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
5	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS'Y / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
6	7051-00-0111	S-KIT UTV TENSIONER BUSHING / S-KIT BAGUE TENSIONNEUR	1



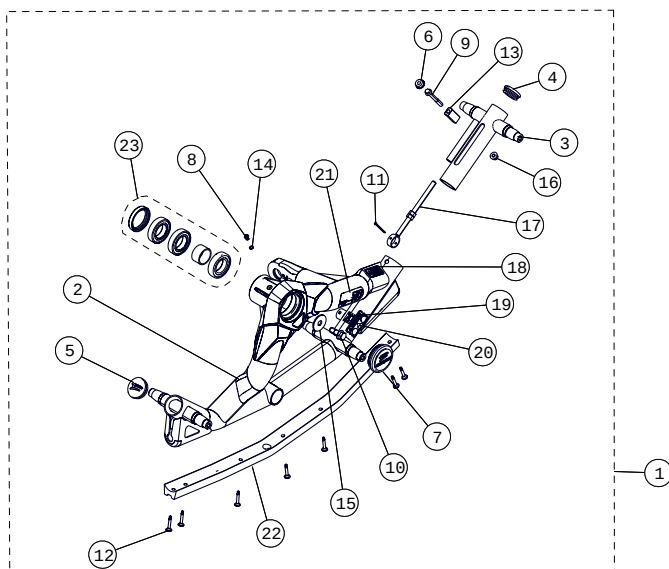
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 TENSIONER BUSHING			
1	7051-00-0111	S-KIT UTV TENSIONER BUSHING / S-KIT BAGUE TENSIONNEUR	1
2	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
3	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
4	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
5	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
6	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1



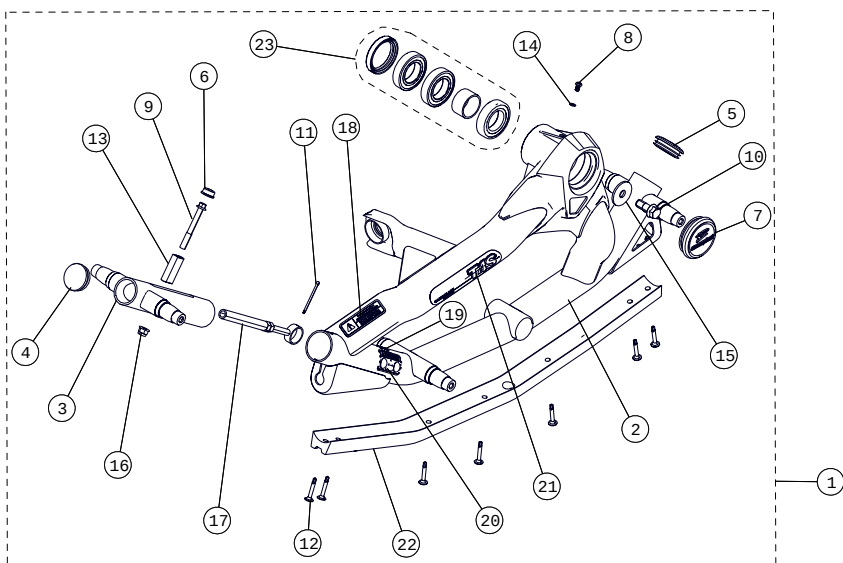
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 FRONT GUIDE			
1	7085-00-8000	S-KIT UTV FRONT GUIDE / S-KIT GUIDE UTV AVANT	1
2	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
3	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT -- UTV T4S	1



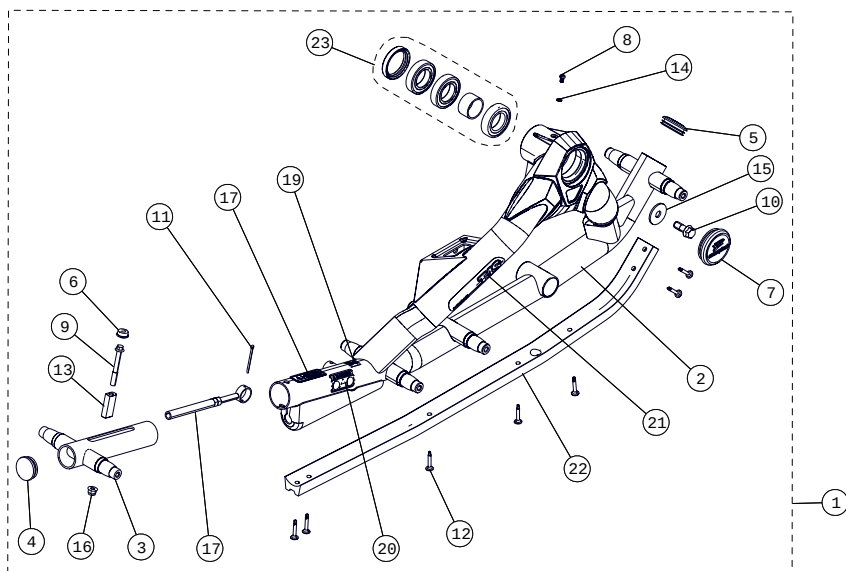
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 REAR GUIDE			
1	7085-00-8001	S-KIT UTV REAR GUIDE / S-KIT GUIDE UTV ARRIÈRE	1
2	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
3	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S	1



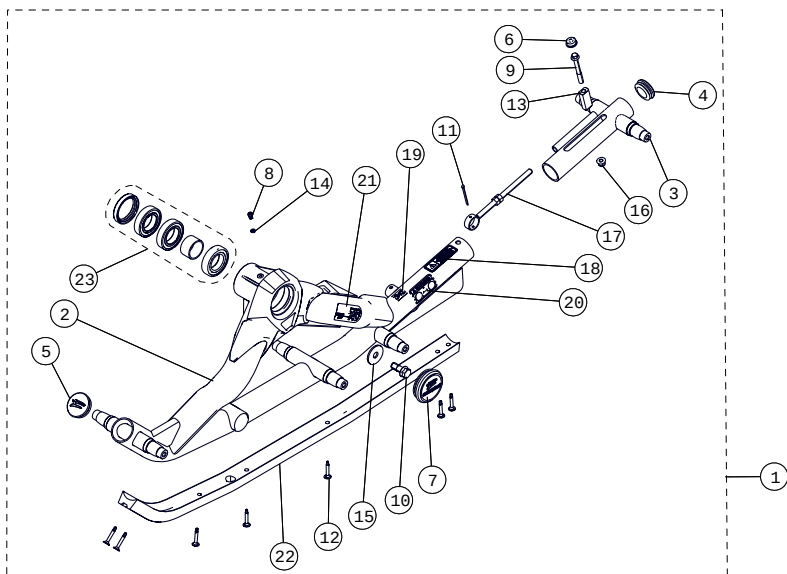
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 FRONT RIGHT FRAME			
1	7010-00-B022	S-KIT FRAME FR UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS AVD UTV 2014-2015	1
2	--	RH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. DROIT -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
5	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
6	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
7	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
8	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
9	--	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
10	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
11	1042-00-0001	CP, 1/8.1-3/4, ZP	1
12	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
13	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
14	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
15	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
16	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
17	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS. / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
18	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
19	--	STICKER, FRONT RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. DROIT	1
20	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
21	--	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST UTV T4S	1
22	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT -- UTV T4S	1
23	7090-00-0002	S-KIT UTV 3 BEARINGS / S-KIT UTV 3 ROULEMENTS	1



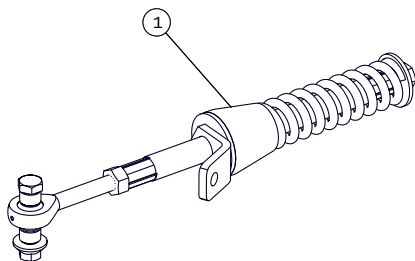
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 FRONT LEFT FRAME	
1	7011-00-B022	S-KIT FRAME FL UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS AVG UTV 2014-2015	1
2	--	LH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. GAUCHE -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
5	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
6	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
7	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
8	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
9	--	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
10	--	HFCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
11	1042-00-0001	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
12	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
13	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
14	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
15	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
16	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
17	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASS. / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
18	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
19	--	STICKER, FRONT LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. GAUCHE	1
20	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
21	--	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST UTV T4S	1
22	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT -- UTV T4S	1
23	7090-00-0002	S-KIT UTV 3 BEARINGS / S-KIT UTV 3 ROULEMENTS	1



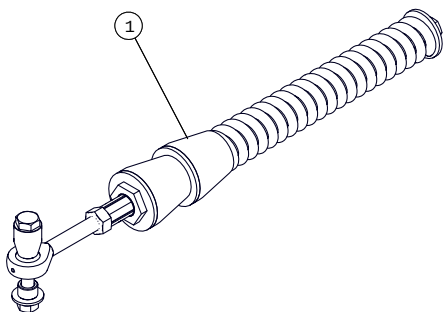
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 REAR RIGHT FRAME	
1	7012-00-B022	S-KIT FRAME RR UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS ARD UTV 2014-2015	1
2	--	RH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. DROIT -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
5	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
6	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
7	1017-00-7081	HUB CAP ASSY. BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
8	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
9	--	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
10	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
11	1042-00-0001	CP, 1/8.1-3/4, ZP	1
12	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
13	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
14	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
15	--	W, 1.625, 0.515, 11GA	1
16	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
17	1082-00-7050	TRACK TENSIONER ROD ASS. / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
18	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
19	--	STICKER, REAR RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. DROIT	1
20	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
21	--	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST UTV T4S	1
22	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S	1
23	7090-00-0002	S-KIT UTV 3 BEARINGS / S-KIT UTV 3 ROULEMENTS	1



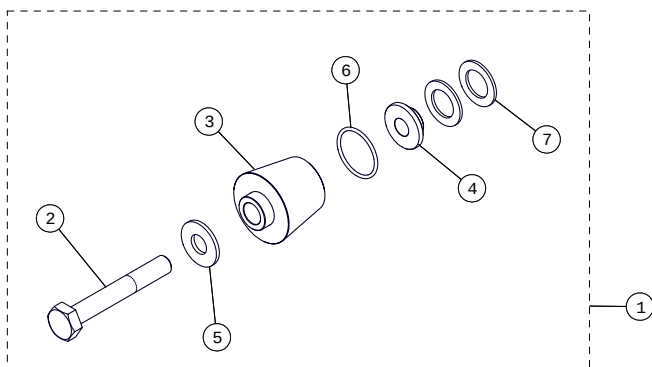
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 REAR LEFT FRAME			
1	7013-00-B022	S-KIT FRAME RL UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS ARG UTV 2014-2015	1
2	--	LH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. GAUCHE -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
5	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
6	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
7	1017-00-7081	HUB CAP ASSY. BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
8	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
9	--	HFCS, M8-1.25X80, 10.9, ZP, IFI536	1
10	--	HFCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
11	1042-00-0001	CP, 1/8-1-3/4, ZP	1
12	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
13	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
14	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
15	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
16	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
17	1082-00-7050	TRACK TENSIONER ROD ASS. / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
18	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
19	--	STICKER, REAR LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. GAUCHE	1
20	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
21	--	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST UTV T4S	1
22	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S	1
23	7090-00-0002	S-KIT UTV 3 BEARINGS / S-KIT UTV 3 ROULEMENTS	1



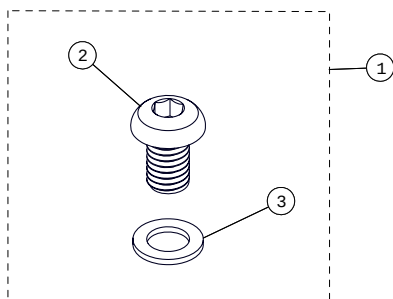
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 STABILIZING ROD FRONT	
1	1001-00-8902-SP	S-KIT STABILIZING ROD UTV FRONT / S-KIT BRAS STABILISATEUR UTV AVANT	1



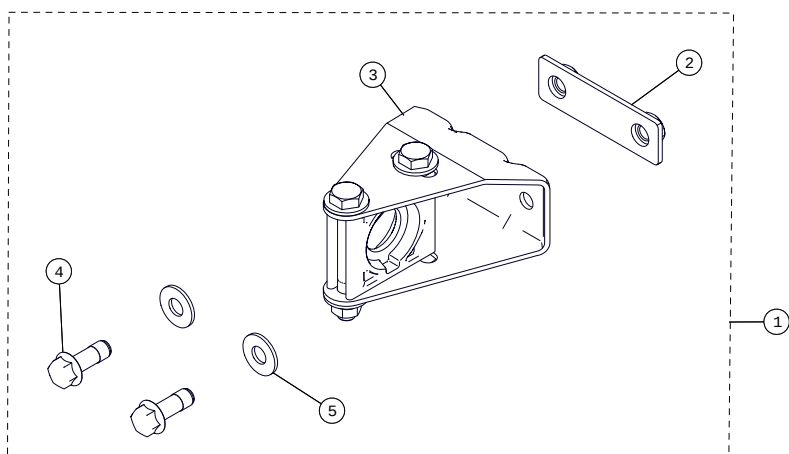
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMOPLAST UTV T4S MY2015 STABILIZING ROD REAR	
1	1001-00-8508-SP	S-KIT STABILIZING ROD UTV REAR / S-KIT BRAS STABILISATEUR UTV ARRIÈRE	1



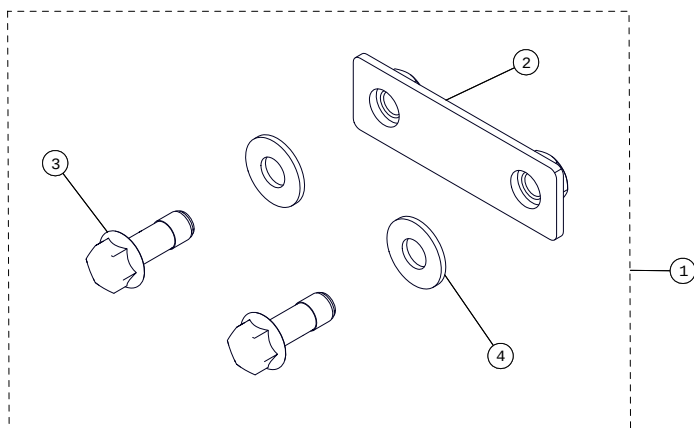
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 BUSHING RIGID SUSPENSION			
1	7050-00-8000	S-KIT BUSHING RIGID SUSPENSION - UTV / S-KIT BAGUE SUSPENSION RIGIDE - UTV	1
2	--	HCS, M10-1.5X70, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	ANTI-ROTATION BUSHING (RS) UTV / BAGUE ANTI-ROTATION (SR) UTV	1
4	--	TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
5	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
6	--	O-RING / JOINT TORIQUE -- 26 X 29 X1.5	1
7	--	TW, 1X0.625X0.62	2



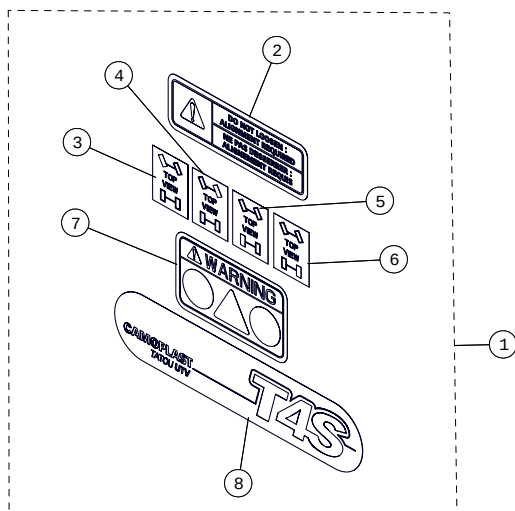
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 OIL PLUG			
1	7031-06-1011	S-KIT OIL PLUG / S-KIT BOUCHON HUILE	1
2	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
3	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST ATV T4S MY2015 ANTI-ROTATION INDEPENDENT SUSPENSION			
1	7015-00-8250	S-KIT ANTI-ROTATION IND. SUSPENSION / S-KIT ANTIROT. SUSP. IND.	1
2	--	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION	1
3	--	ANTI-ROTATION BRACKET IND SUSP / ATTACHE ANTI-ROTATION SI	1
4	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
5	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	2



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST ATV T4S MY2015 BACK PLATE			
1	7015-00-7026	S-KIT BACK PLATE / S-KIT PLAQUE DE FIXATION	1
2	--	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION	1
3	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
4	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	2



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMOPLAST UTV T4S MY2015 DECALS UTV			
1	7083-00-8450	S-KIT DECAL UTV 2012-2015 / S-KIT DECALQUE UTV 2012-2015	1
2	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1
3	--	STICKER, FRONT LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. GAUCHE	1
4	--	STICKER, FRONT RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AV. DROIT	1
5	--	STICKER, REAR LEFT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. GAUCHE	1
6	--	STICKER, REAR RIGHT PICTOGRAM / DÉCALQUE PICTOGRAMME AR. DROIT	1
7	--	STICKER WARNING / AUTOCOLLANT AVERTISSEMENT	1
8	--	STICKER / DÉCALQUE -- CAMOPLAST UTV T4S	1