

SYSTÈME DE CHENILLES UTV T4S CAMOPLAST POUR VÉHICULES CÔTE-À-CÔTE

UTV T4S: 1099-01-1130

MANUEL DE L'UTILISATEUR 2016



LES SYSTÈMES DE CHENILLES
CAMOPLAST DEVIENDRONT
DES SYSTÈMES DE CHENILLES CAMSO

CAMOPLAST
CAMSO

T4S

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

Courriel : atvtracksystems@camso.co
Internet : www.camso.co

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

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

*Le système de traction Camoplast UTV T4S qui deviendra le **Camso 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 le système de traction Camoplast UTV T4S qui deviendra le **Camso 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 déraillement 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.camso.co

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	8
RÉGLAGES	20
PÉRIODE DE RODAGE	37
MAINTENANCE	38
OUTILLAGE SPÉCIAL	44
LUBRIFICATION	45
COUPLES DE SERRAGE	58
REMISAGE	58
USURE	59
GARANTIE LIMITÉE 2 ANS	65
DÉPANNAGE	67
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE	69
SOUTIEN TECHNIQUE	70
DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ	71
LISTE DE PIÈCES	73

INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi le système de traction **Camoplast UTV T4S** qui deviendra le **Camso UTV T4S** (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

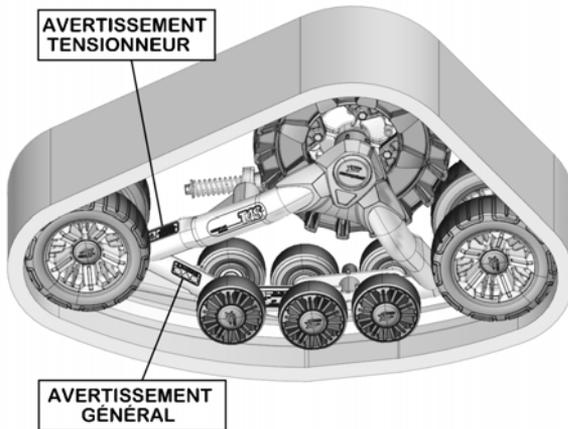
Indique une situation possiblement dangereuse qui, si on ne parvient pas à l'éviter, pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.

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 Camso autorisé.

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.

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.

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 roulez lentement, meilleure sera la traction.

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

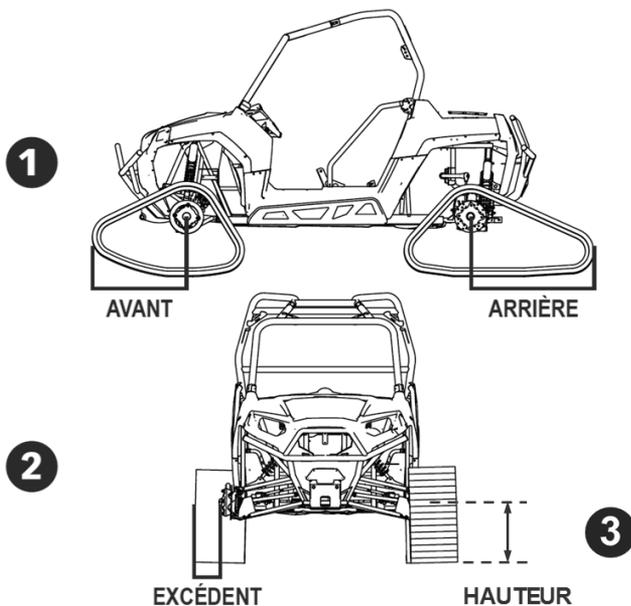
Lorsque vous circulez hors des sentiers, ayez toujours en tête qu'il peut y avoir des obstacles dissimulés.

Lorsque vous circulez en neige profonde, évitez de faire patiner les chenilles (en les faisant tourner sans que le véhicule n'avance) car cela pourrait entraîner l'enlèvement du véhicule.

SPÉCIFICATION DES DIMENSIONS

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 illustrés à la figure ci-dessous et leurs dimensions sont spécifiées dans le tableau accompagnateur.



1	<u>Excédent (longueur)</u>	<u>Avant :</u>	26.5 po (673 mm)
		<u>Arrière :</u>	35 po (889 mm)

2	<u>Excédent (largeur)</u>	<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 (hauteur)</u>	<u>Pneu d'origine :</u> 26 po	3.5 po (89 mm)
---	---------------------------	-------------------------------	----------------

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Le système **Camso 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 Camso. 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 Camso le plus près de chez vous pour obtenir les renseignements additionnels désirés. Vous pouvez également consulter le site internet de Camso au www.camso.co, ou communiquer avec notre service à la clientèle par courriel à l'adresse suivante : atvtracksystems@camso.co

Camso 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. 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.

AVIS À L'UTILISATEUR ET CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

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.

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.

Camso est fière de compter parmi sa vaste gamme de produits des systèmes de traction pour VCC aussi fiables et sécuritaires que le **Camso 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 composants mobiles des systèmes ne sont pas coincés ou glacés 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'enlissent 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.

Systèmes submergés dans l'eau et la boue



⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque les systèmes de chenille sont utilisés en conditions humides, submergés dans l'eau et/ou la boue, il est important de consulter la charte de maintenance des systèmes et de respecter les fréquences d'entretien prescrites dans ce manuel liées à l'utilisation commerciale, industrielle ou en conditions abrasives.

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 déraillement 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

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.

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

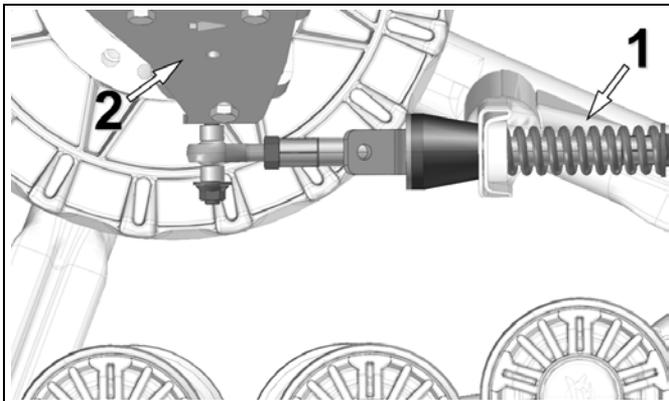


Figure 1

RÉGLAGES

- 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 2.

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.

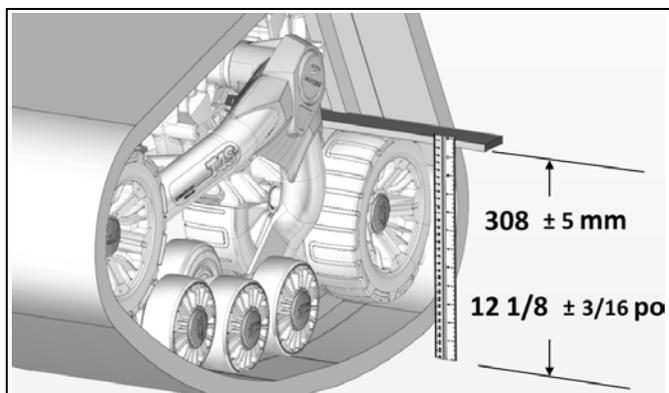


Figure 2

- 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. Figure 3.

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

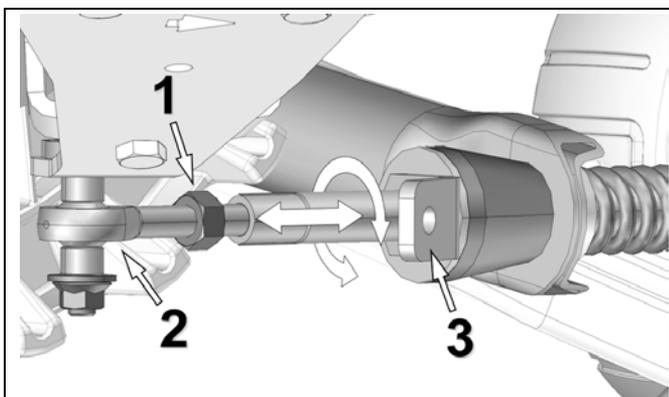


Figure 3

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1) à 40 N•m [30 lb•pi]. Voir la Figure 4.

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

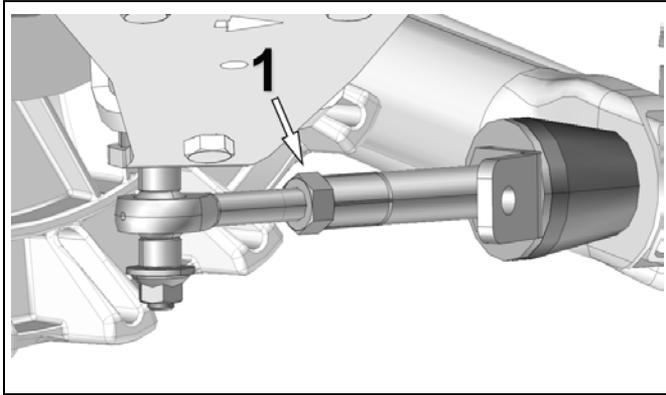


Figure 4

Principes de réglage (systèmes avant):

- Un ajustement de plus de **308 mm [12 1/8 po]** mesuré à l'aide 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 à l'aide 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, re-vérifier les mesures afin de confirmer les ajustements.

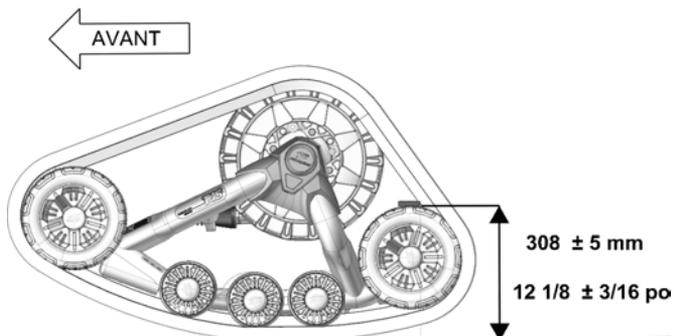


Figure 5

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 6 et la Figure 7.

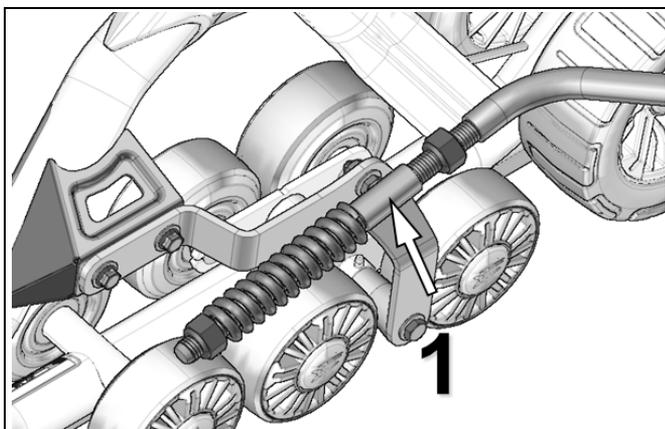


Figure 6

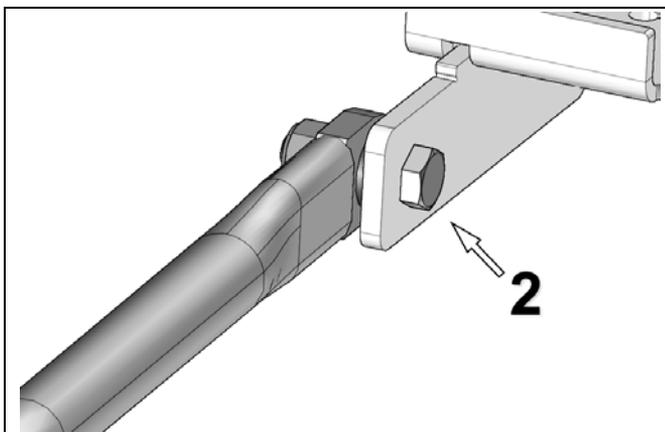


Figure 7

- Desserrer l'écrou (1) comprimant le ressort du bras stabilisateur. Voir la Figure 8.

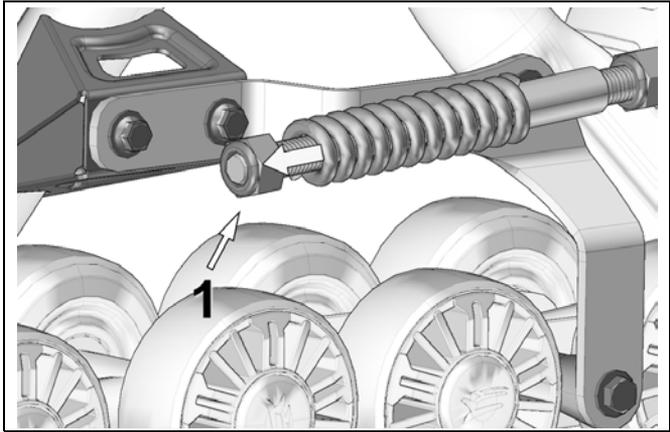


Figure 8

- 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 9.

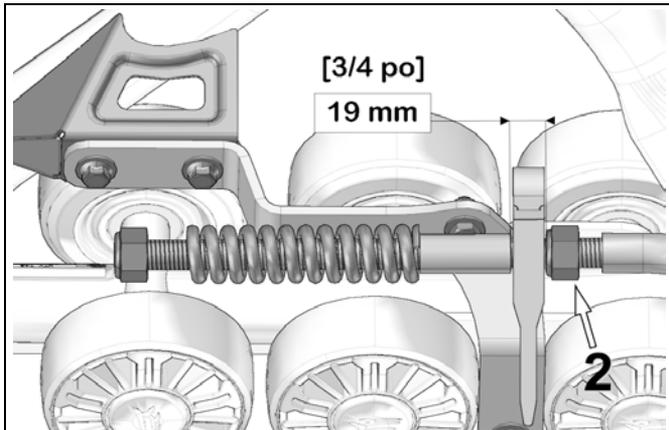


Figure 9

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

RÉGLAGES

- 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 10.

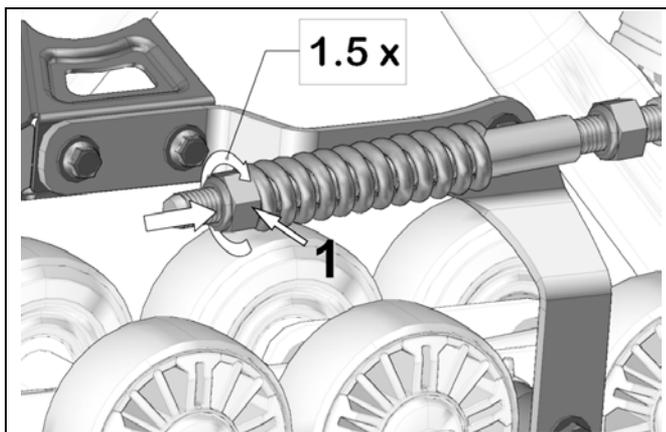


Figure 10

- **IMPORTANT** : Contre-vérifier la distance minimum de 19 mm entre l'écrou et le guide du bras stabilisateur. Réajuster au besoin. Voir la Figure 11.

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

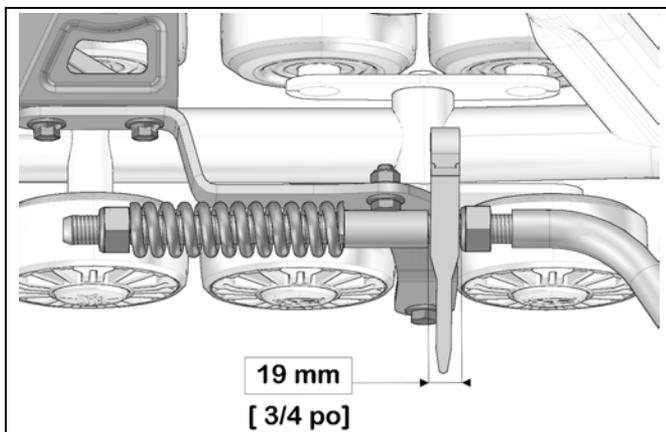


Figure 11

Véhicule à suspension indépendante (SI)

- Le bras stabilisateur (1) doit être fixé à l'ancrage arrière (2) du véhicule. Voir la Figure 12.

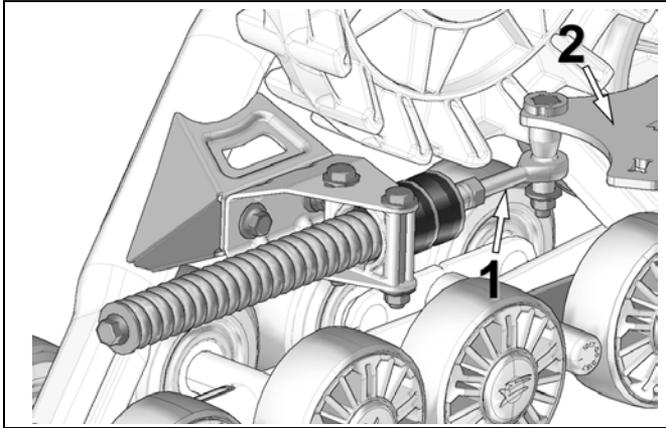


Figure 12

- 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 13.

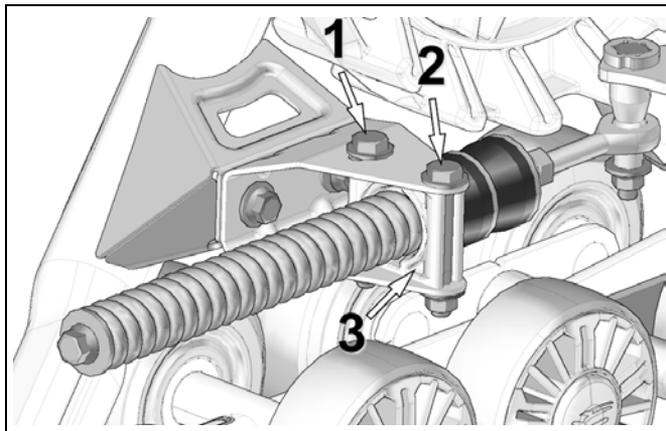


Figure 13

RÉGLAGES

- 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 14.

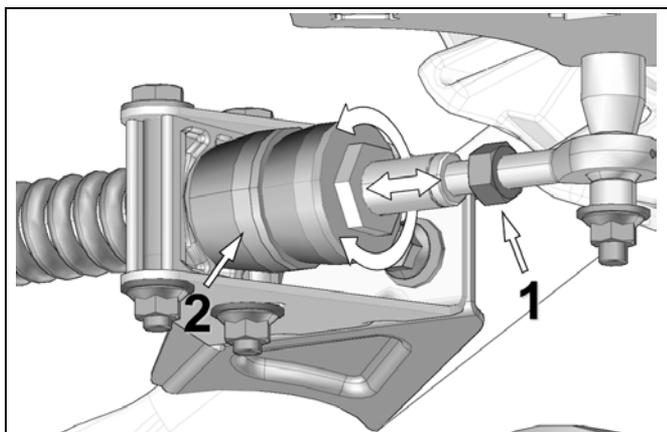


Figure 14

- 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 15.

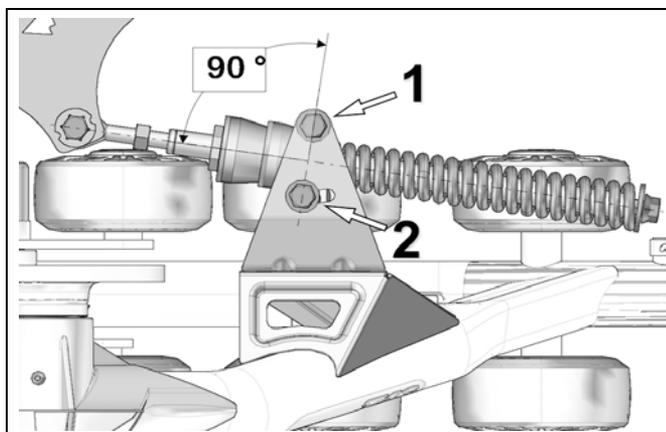


Figure 15

- 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 16.

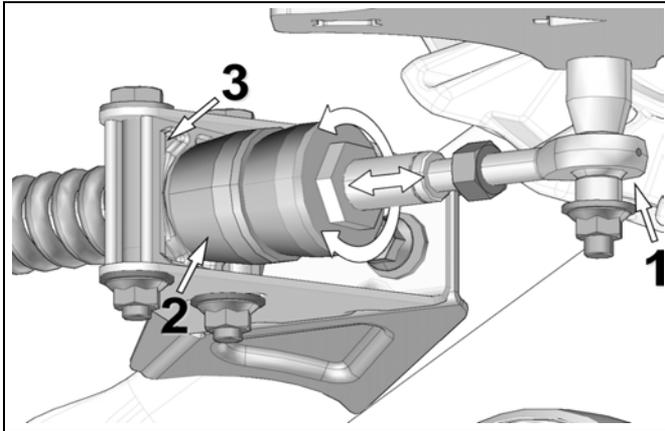


Figure 16

RÉGLAGES

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (4) à un couple de 40 N•m (30 lb•pi). Voir la Figure 17.

NOTE : Respecter le couple recommandé au serrage. Un serrage excessif du contre-écrou peut endommager la tige de l'embout à rotule.

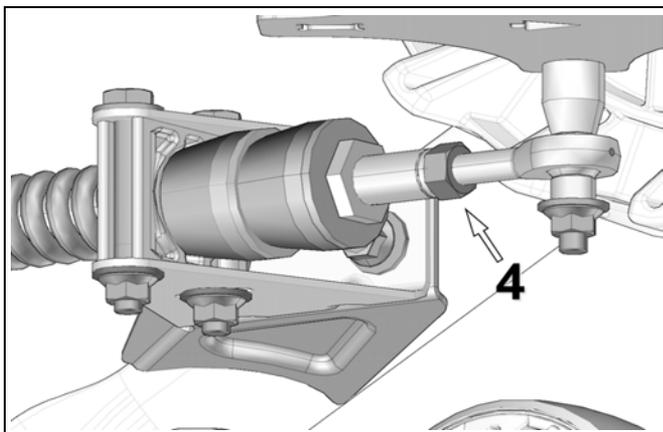


Figure 17

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.

Démontage

ATTENTION : Si les ancrages anti-rotation sont laissés aux bras de suspension lors du retrait des systèmes de traction, il peut en résulter des interférences qui peuvent endommager le véhicule. Retirer les composantes du système anti-rotation lors de la réinstallation des roues au véhicule.

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 18.

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.

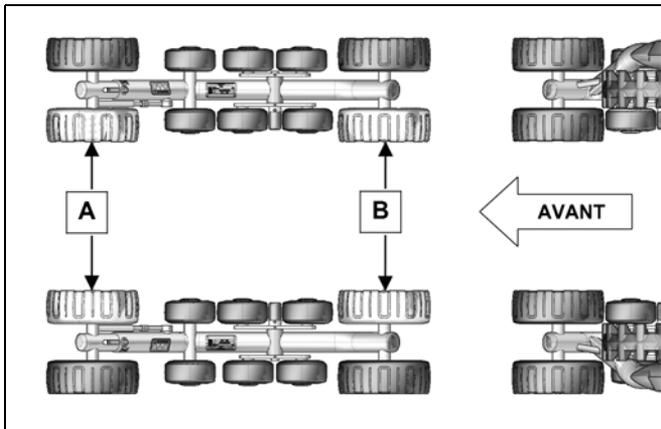


Figure 18

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].

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

RÉGLAGES

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.

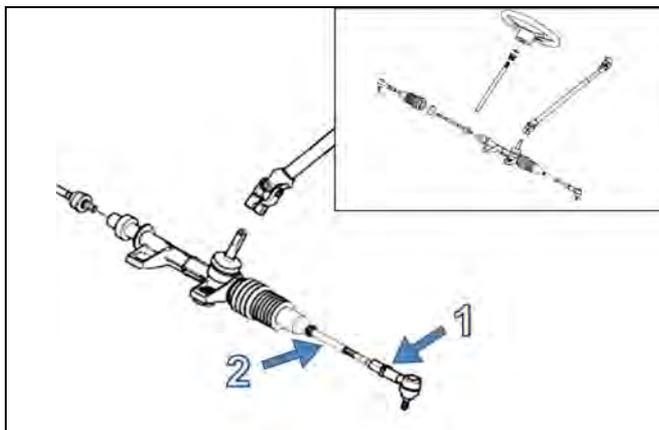


Figure 19

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 19.

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 déblocquer 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 composants 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.

Mesure A: Mesurer la distance entre les pneus $\varnothing 241$ mm avant intérieurs des systèmes de chenille avant. Voir la Figure 20, la Figure 21 et la Figure 22.

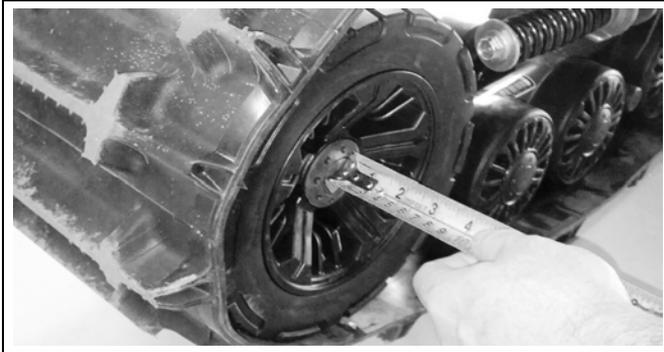


Figure 20



Figure 21 (Distance entre les pneus avant)



Figure 22

RÉGLAGES

Mesure B: Mesurer la distance entre les pneus $\varnothing 241$ mm arrière intérieurs des systèmes de chenille avant. Voir la Figure 23, la Figure 24 et la Figure 25.

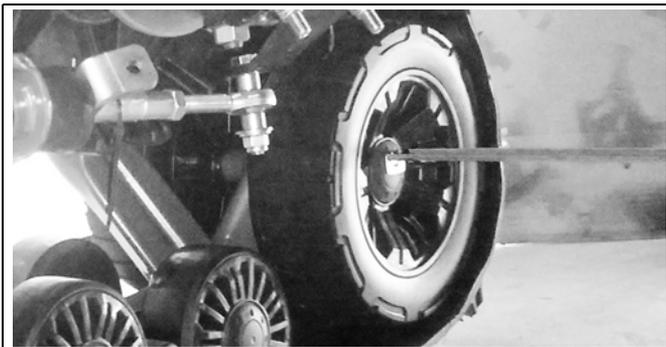


Figure 23



Figure 24 (Distance entre les pneus arrière)



Figure 25

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.

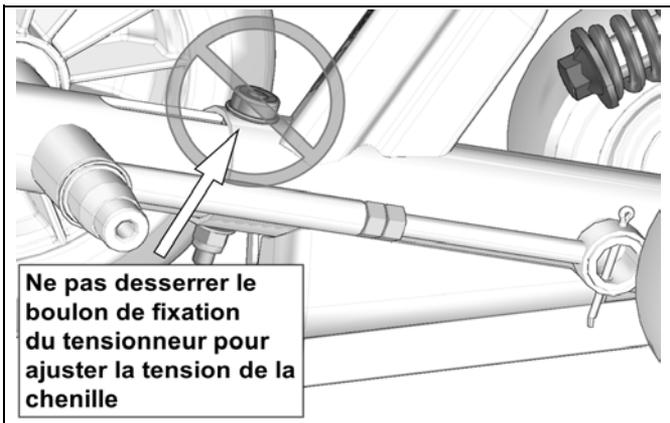


Figure 26

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou d'ajustement (1) pour régler la tension de la chenille. Voir la Figure 27.

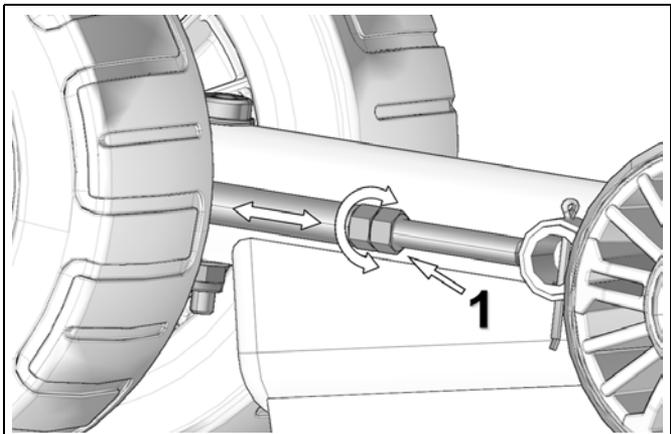


Figure 27

RÉGLAGES

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 29.

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 28 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camso autorisé. Le numéro de pièce est 2000-00-3125.



Figure 28

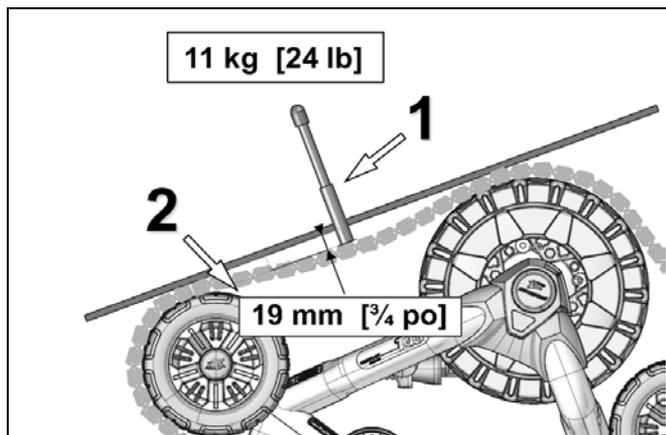


Figure 29

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.

PÉRIODE DE RODAGE

AVERTISSEMENT

Une période de rodage est nécessaire afin de permettre aux composants 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	2 ^e HEURE	3 ^e HEURE
		15 km/h MAX Vitesse réelle	25 km/h MAX Vitesse réelle	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.

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 : Camso 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 40.

MAINTENANCE

MAINTENANCE	INITIALE		PÉRIODIQUE			
	PREMIÈRE UTILISATION	AUX 25 ^A . 40 ^B HEURES	AUX 50 ^A . 75 ^B HEURES	AUX 200 HRS ^A / ANNUEL ^B		
SYSTÈME - INSPECTION VISUELLE	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER		
SYSTÈME - AJUSTEMENTS	AJUSTER	INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER		
SYSTÈME - ALIGNEMENT DU VÉHICULE	AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER			
SYSTÈME - COUPLE DES BOULONS	AJUSTER	INSPECTER / AJUSTER		INSPECTER / AJUSTER		
CHENILLE - USURE				INSPECTER		
CHENILLE - USURE LATÉRALE				INSPECTER / REMPLACER		
ROUES - ROULEMENTS			INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER		
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE ☐			INSPECTER / LUBRIFIER ☐	REMPLOYER / LUBRIFIER		
CHÂSSIS - ROULEMENTS DES MOYEUX ☐				REMPLOYER / LUBRIFIER ☐		
CHÂSSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU ☐			LUBRIFIER ☐	INSPECTER / LUBRIFIER ☐		
CHÂSSIS - USURE DES GUIDES				INSPECTER / REMPLACER		
CHÂSSIS - TANDEMS			LUBRIFIER ☐	INSPECTER / LUBRIFIER ☐		
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 ré-ajustées selon les recommandations d'ajustement du fabricant, référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Lubrifier** : La ou les composantes visées ont besoin d'être lubrifiées selon les recommandations du fabricant. Référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Remplacer** : La ou les composantes visées doivent obligatoirement être remplacées pour éviter des bris majeurs.

Maintenance - Spécifications

Systeme

- **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 20.
- **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 30.
- **Couple des boulons** : Vérifier le couple des boulons critiques identifiés aux vues exposées 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 34.
- **Usure** : Vérifier l'usure et l'état générale des chenilles des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 60.

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

Roues

- **Usure latérale** : Vérifier l'usure latérale des roues des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 59. 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 47. **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 51.

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 61. 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. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 63.
- **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 54
- **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 62. Remplacer si l'usure est trop importante.

Antirotation

- **Lubrification** : Selon les recommandations de la charte de maintenance, les antirotations doivent être nettoyés et lubrifiés. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 55.
- **Couple des boulons** : Vérifier aux intervalles recommandés de la charte de maintenance le couple des boulons de fixation des ancrages et des bras antirotation des systèmes.
- **Fissures, déformation** : Inspecter visuellement les antirotations des systèmes afin de détecter toute présence de fissure ou déformation pouvant nuire au bon fonctionnement. Remplacer les composantes si elles sont endommagées.
- **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 63.

MAINTENANCE

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 : 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 ré-assemblage.

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 50.

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.

OUTILLAGE SPÉCIAL

EXTRACTEUR DE ROUE

No. de pièce Camso : 2000-00-1050

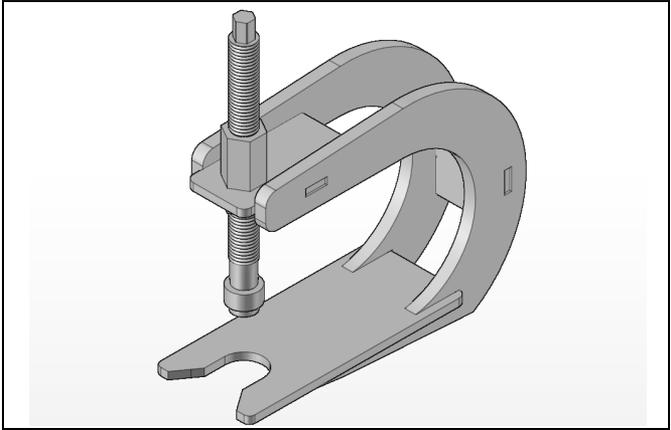


Figure 30

GABARIT D'ALIGNEMENT DE TENSIONNEUR

No. de pièce Camso : 2000-00-1999

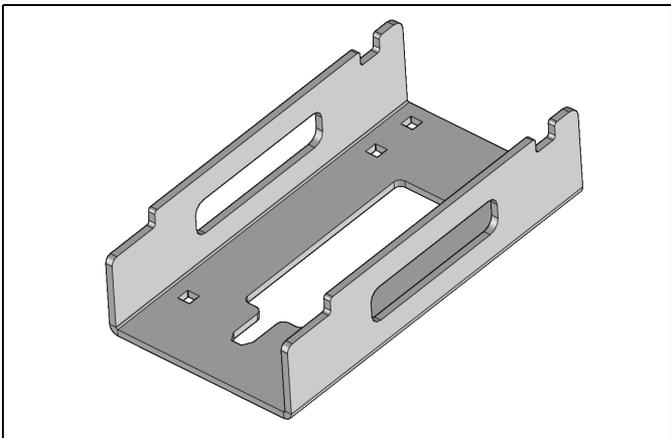
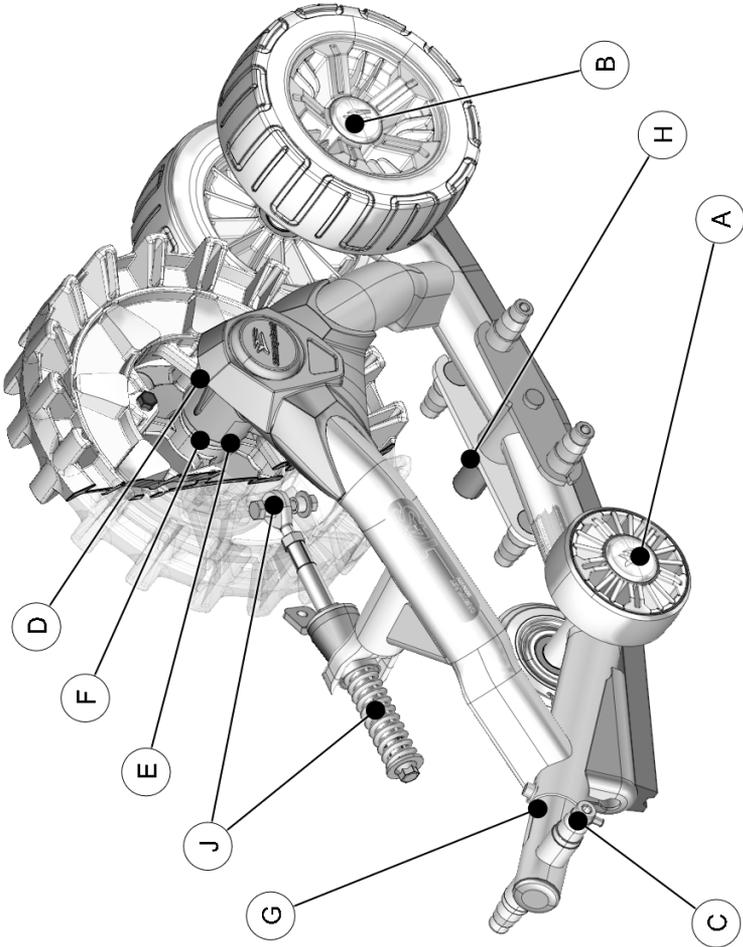
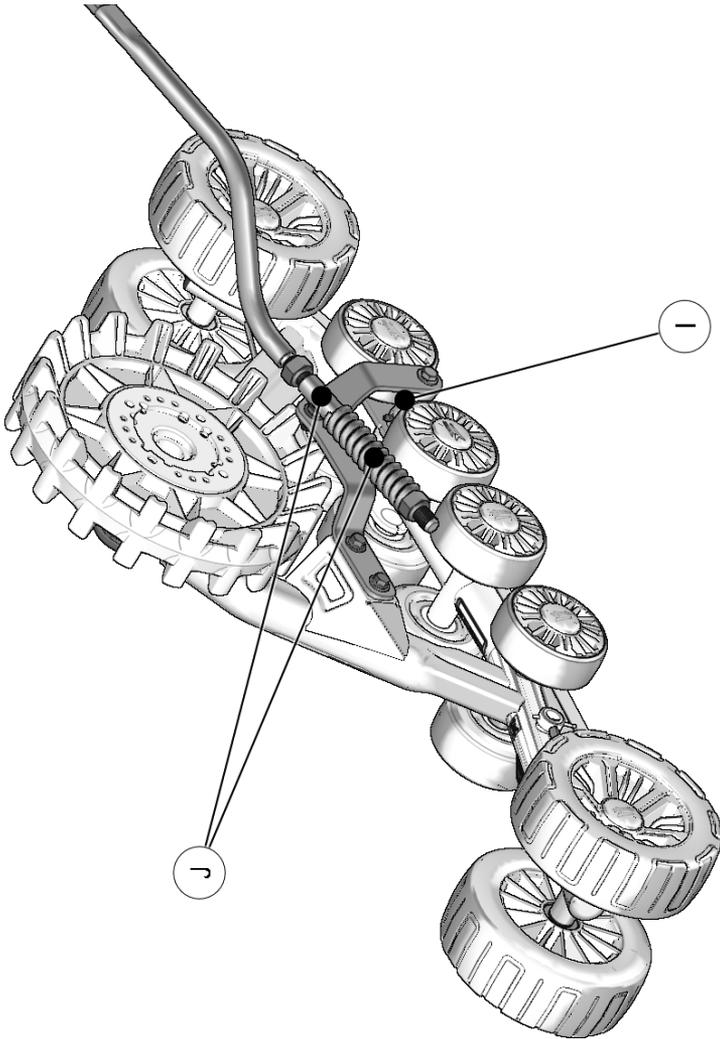


Figure 31

LUBRIFICATION



LUBRIFICATION



LUBRIFICATION

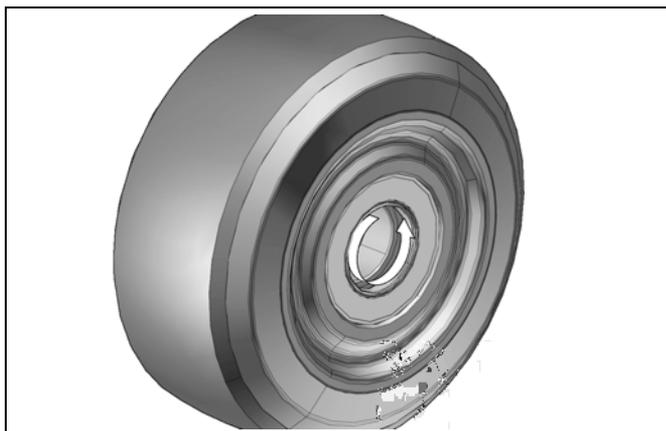
Le tableau du programme d'entretien à la page 39 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.

*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°).

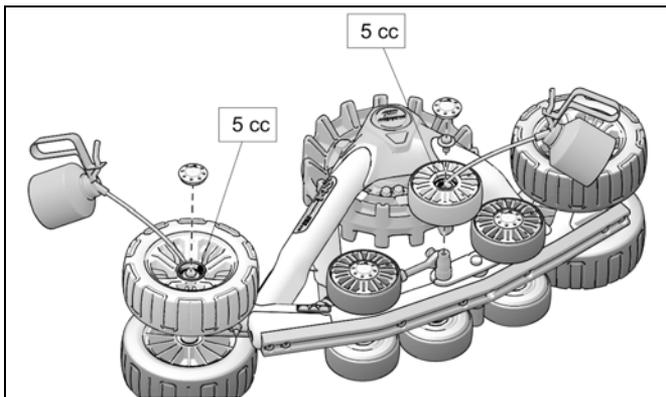


RÉFÉRENCE « B »**LUBRIFICATION DES PNEUS 241 mm**

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°).

**LUBRIFICATION DES ROUES - UTILISATION COMMERCIALE, INDUSTRIELLE OU EN CONDITIONS ABRASIVES**

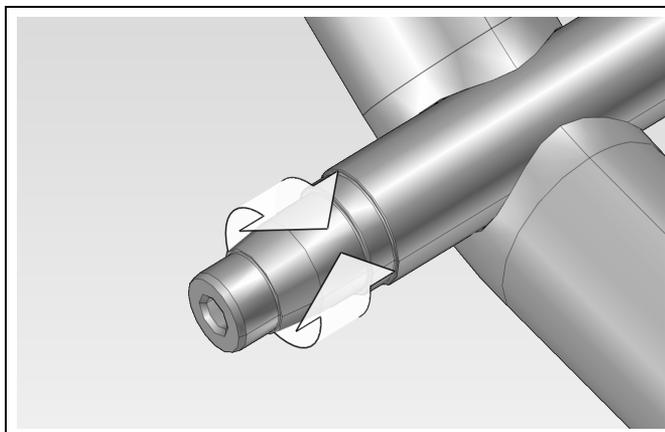
Aux véhicules qui sont utilisés dans des applications commerciales, industrielles ou dans des conditions abrasives, Camso recommande d'appliquer, à chaque suivi de maintenance, 5 cc d'huile sous les capuchons de roue et entre les deux roulements des roues. Cette lubrification minimisera les risques de contamination et augmentera la durée de vie des roulements.



RÉFÉRENCE « C »

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

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc 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°).



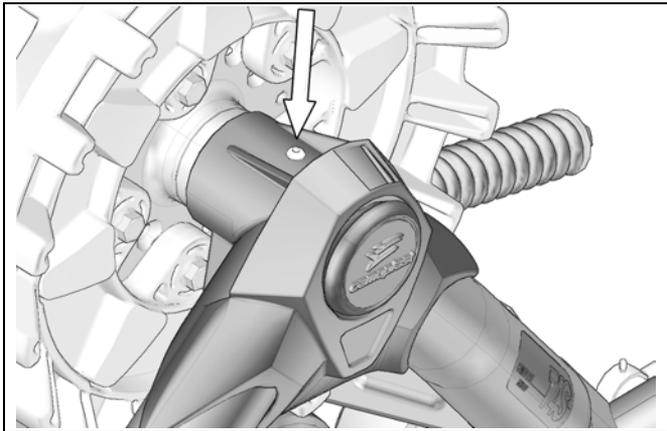
RÉFÉRENCE « D »

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.

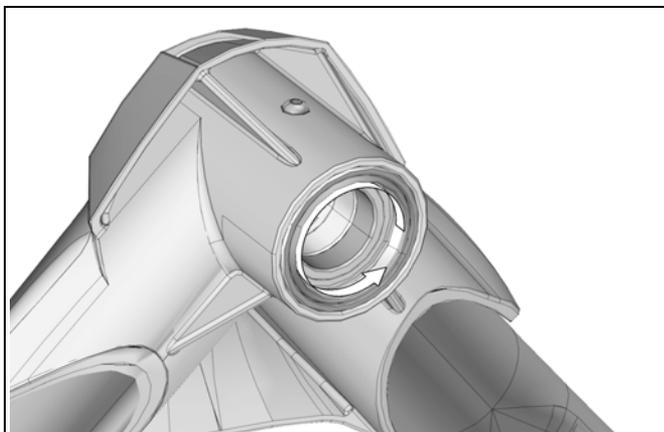
NOTE : Ne pas dépasser la quantité d'huile recommandée.



RÉFÉRENCE « E »

LUBRIFICATION - JOINT DES ROULEMENTS DU MOYEU

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



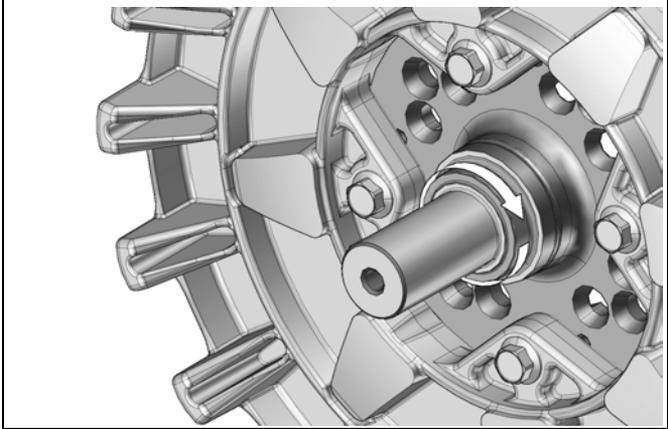
IMPORTANT : Le joint d'étanchéité du moyeu doit être inséré jusqu'à ce qu'il soit égal à l'extrémité du logement du moyeu.

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

RÉFÉRENCE « F »

LUBRIFICATION - BAGUE D'ACIER INOXYDABLE DU MOYEU

Appliquer une quantité de 1 à 1.5 cc de graisse tout autour de la bague d'acier inoxydable du moyeu, sur toute sa largeur.



NOTE : Remplacer la bague d'acier inoxydable si elle montre un défaut.

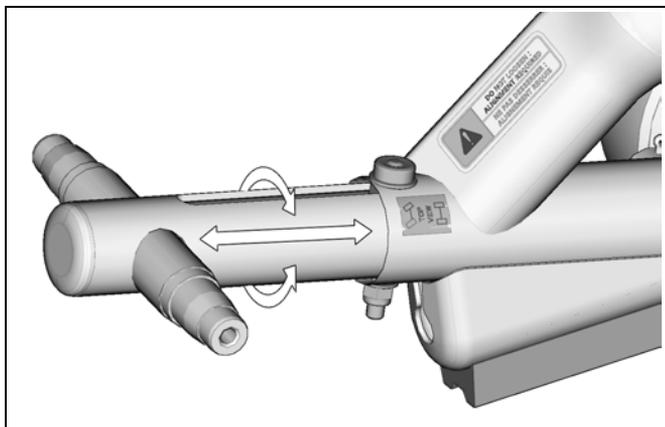
RÉFÉRENCE « G »

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°).

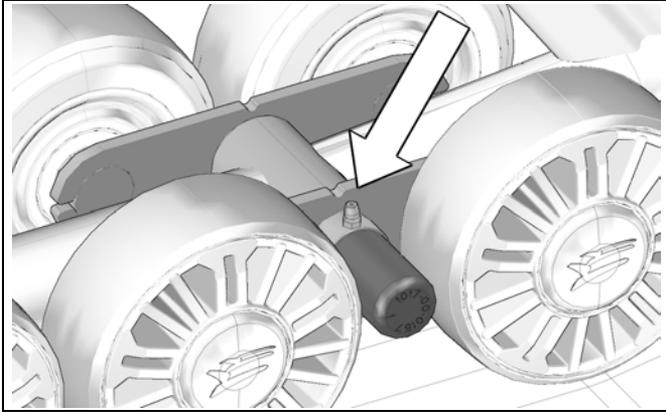


NOTE : L'application de lubrifiant à l'extérieur du tube du tensionneur empêche que l'intérieur du tube du châssis ne se corrode. La lubrification permet que le tensionneur soit libre de mouvement lors de l'ajustement de la tension de la chenille.

RÉFÉRENCE « H »

LUBRIFICATION DU STABILISATEUR

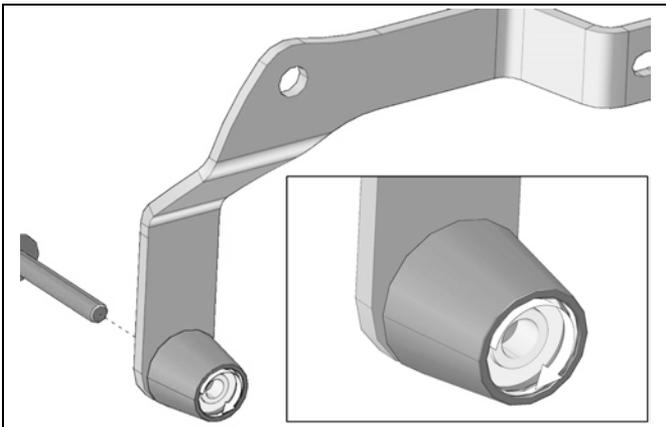
Appliquer 1.5 à 2 cc de graisse à l'arbre du stabilisateur par le raccord de graissage (zerk) en utilisant un pistolet à graisse.



RÉFÉRENCE « I »

LUBRIFICATION DE LA DOUILLE - BRAS POUR SUSPENSION RIGIDE

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

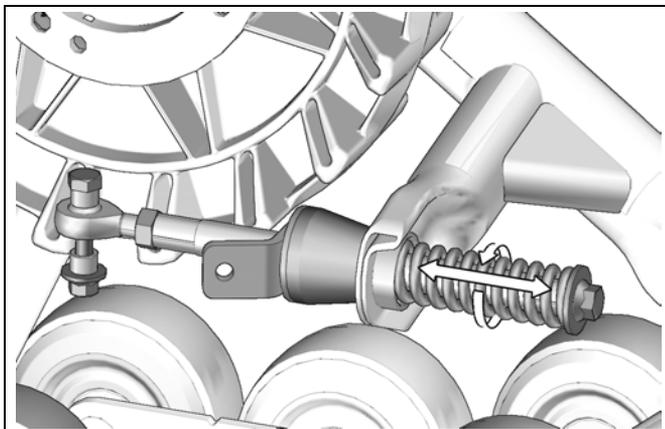


RÉFÉRENCE « J »

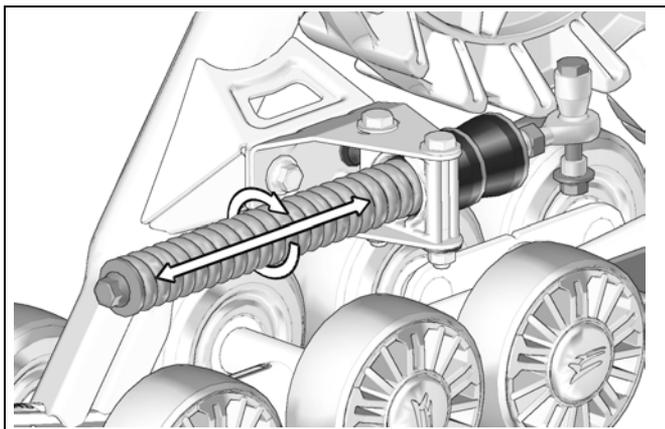
LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS

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

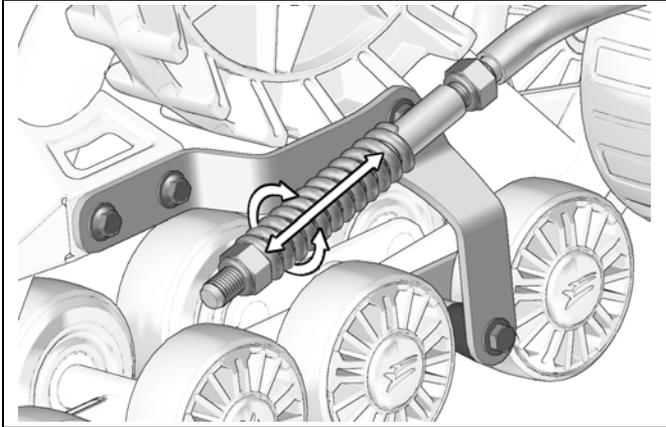
SYSTÈMES AVANT



SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION INDÉPENDANTE

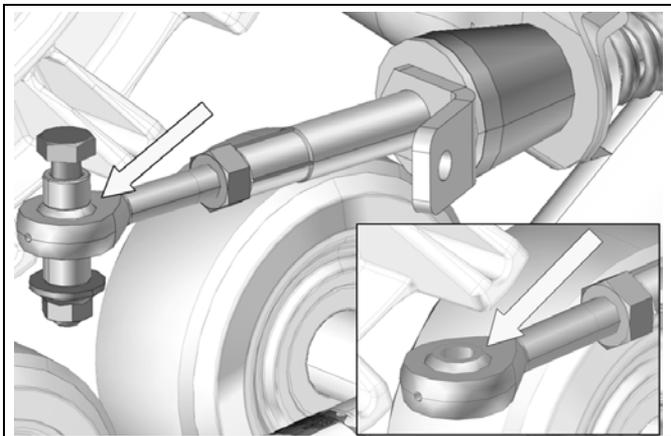


SYSTÈMES ARRIÈRE - SUSPENSION RIGIDE



LUBRIFICATION DES EMBOUTS À ROTULE

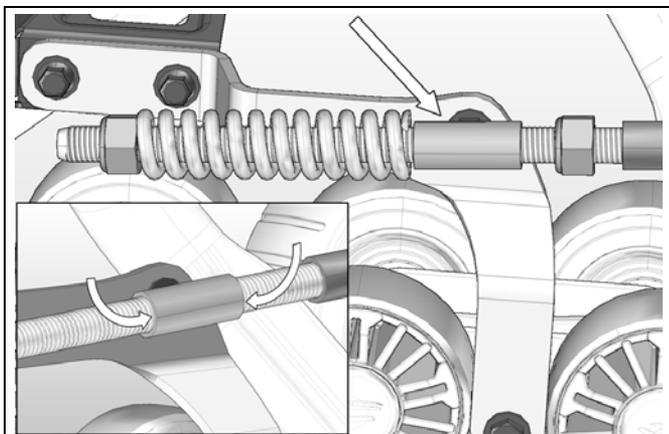
Appliquer une graisse en aérosol à la rotule de l'embout des bras stabilisateurs qui en sont munis.



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.

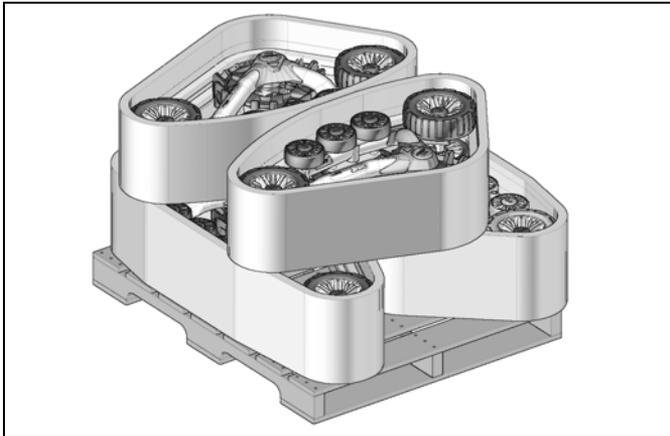


Figure 32

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 33.

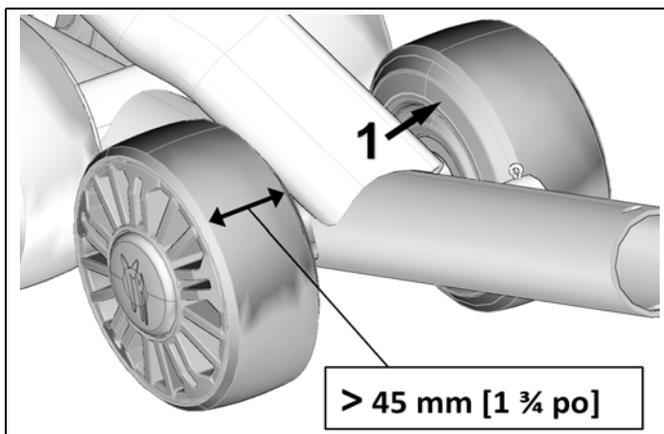


Figure 33

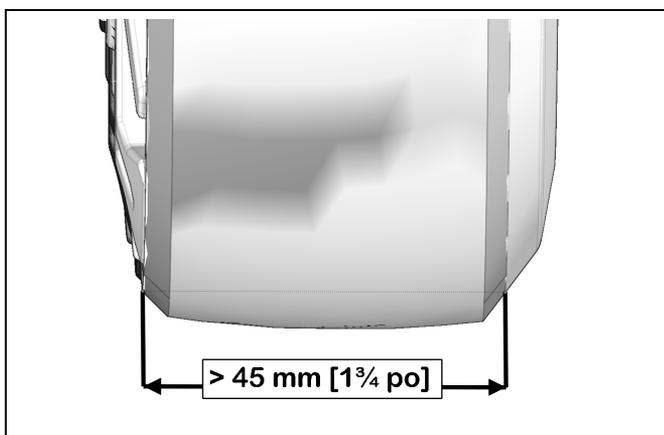


Figure 34

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. Figure 35.

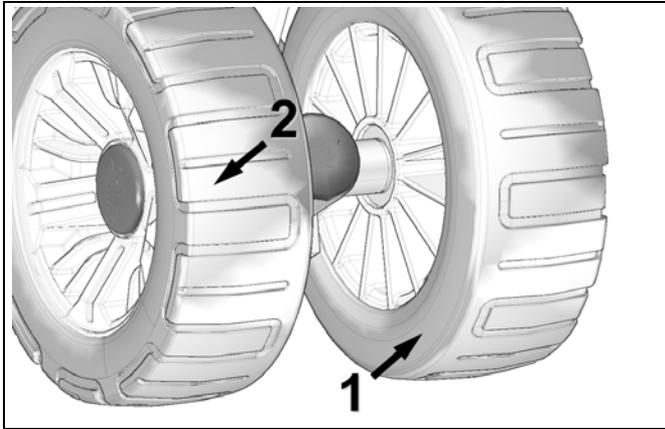


Figure 35

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.

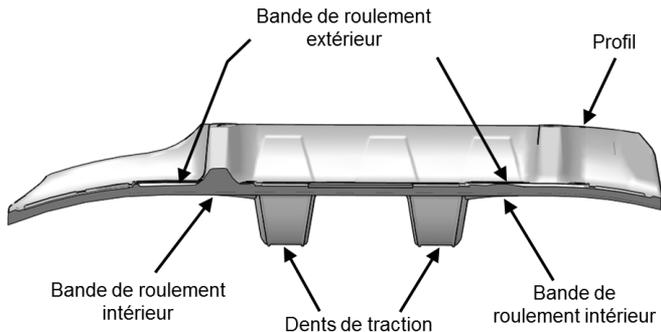


Figure 36

Guide chenille

Vérifier l'usure des guides chenille en mesurant la largeur du guide. Si les dimensions du guide illustré à la Figure 37 sont inférieures à 5 mm, 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.

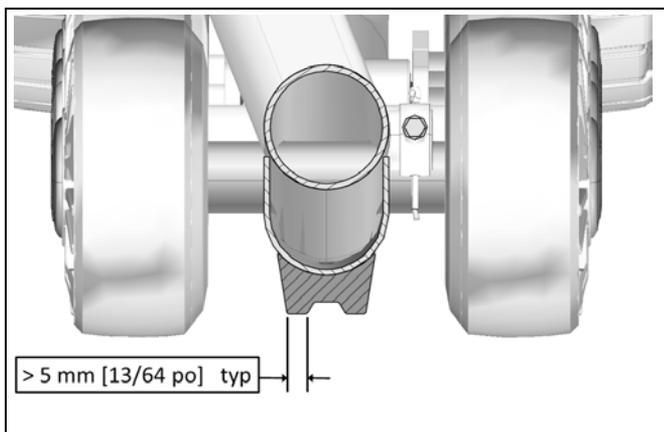


Figure 37

Barbotin

Vérifier l'usure des barbotins en mesurant les dents d'entraînement tel qu'illustré à la Figure 38. 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.

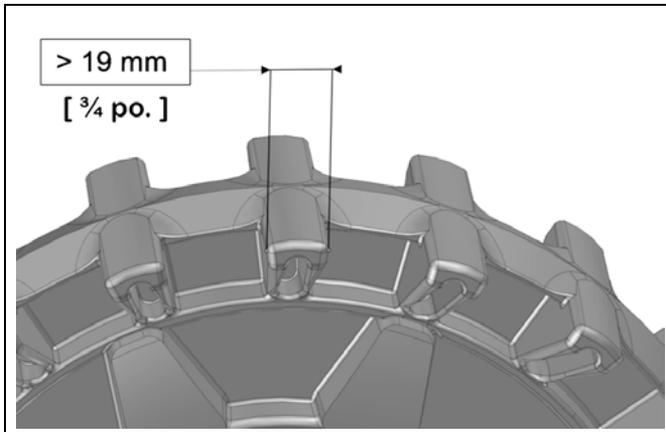


Figure 38

NOTE : Afin que l'usure des barbotins soit uniforme, le véhicule doit être utilisé en mode 4x4, 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 39.

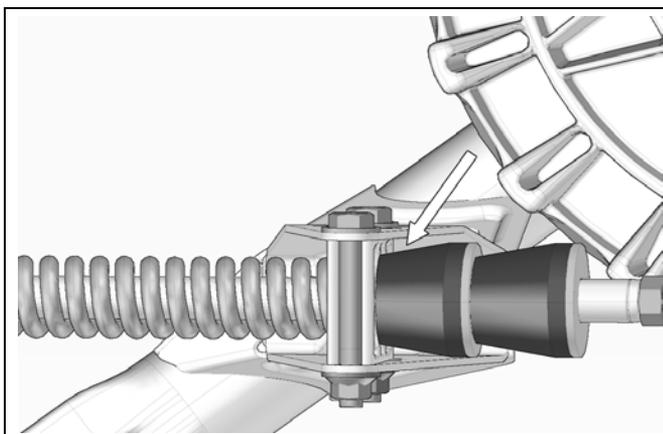


Figure 39

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 40.

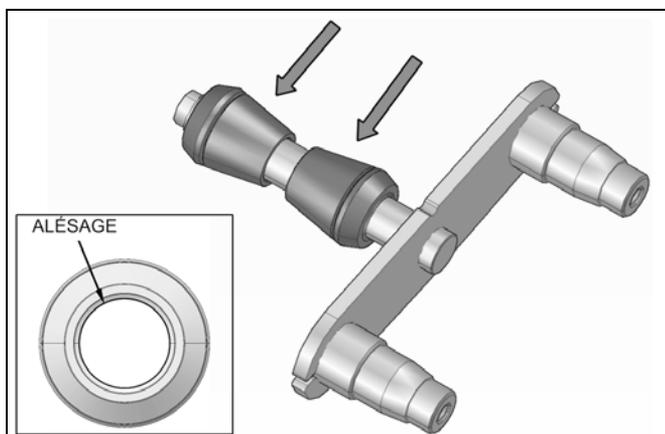


Figure 40

Anti-rotation

Vérifier l'usure au bras stabilisateur au niveau du joint à rotule 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. Voir la Figure 41.

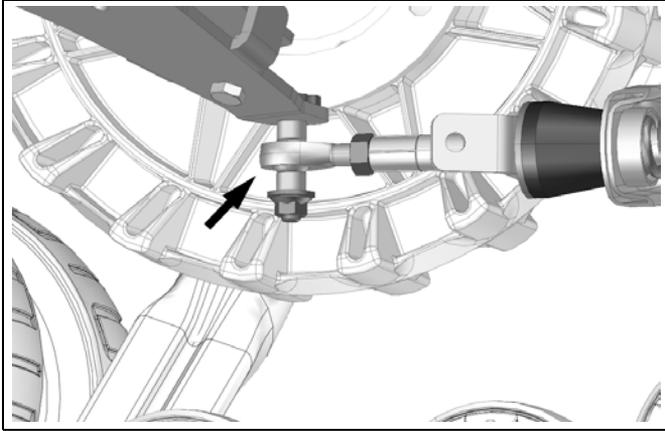


Figure 41

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. Voir la Figure 42.

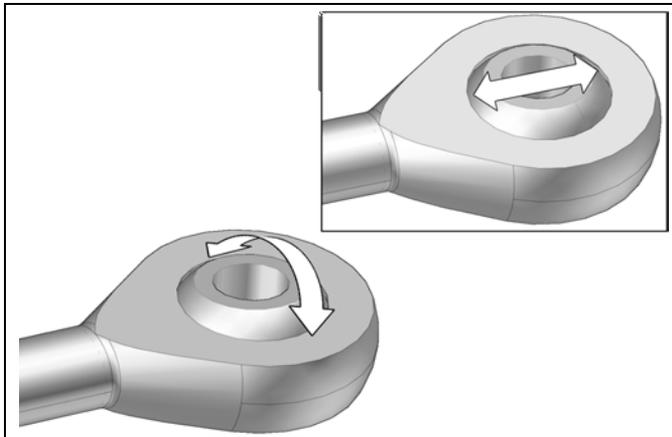


Figure 42

GARANTIE LIMITÉE 2 ANS

Camso garantit que le système **Camso® 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 **Camso® 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 **Camso® 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 Camso 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 Camso. Toute réclamation n'ayant pas déjà été approuvée et autorisée par Camso sera rejetée.

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

- 1) Tous les dommages indirects, incluant, entre autres, les coûts indirects, comme le remorquage, le remisage, les appels téléphoniques, les frais de location et de transport, les inconvénients, la couverture d'assurance, le remboursement des pertes, les pertes de temps et de revenus, etc.
- 2) Les dommages résultant d'une mauvaise installation.
- 3) Les dommages résultant d'une usure normale des pièces ou de la détérioration progressive attribuable au kilométrage parcouru avec 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 Camso.

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

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

10) Toute utilisation du système sur 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 Camso de déterminer la juste valeur marchande d'un système usagé. La garantie s'applique dans les limites et selon les conditions du contrat original.

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

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

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

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

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 remiser le véhicule à une température supérieure à 0 °C. Ensemble de graissage 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.
	Présence de saleté lors de l'installation du système entre le moyeu du véhicule et le moyeu du système causant un mauvais épaulement des deux surfaces.	Vérifier l'usure des pneus, des roues, de la glissière et des dents de traction interne de la chenille.
	Roulement de moyeu ou de roulette endommagé.	Démonter le système et nettoyer les surfaces de contact des moyeux. Remplacer le roulement au besoin.
Conduite instable	Moyeu du véhicule ou du système déformé suite à un impact ou une utilisation abusive	Remplacer la pièce déformée.
	Désajustement de l'angle d'attaque.	Réglage de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Tension des chenilles trop élevée.	Réajustement de la tension des chenilles. (Référer à la section « Réglages » du manuel)
	Mauvais alignement du système.	Corriger l'alignement. (Référer à la section « Réglages » du manuel)

<p>Surchauffe des composantes de guidage du système (odeur de caoutchouc ou plastique brûlé)</p>	<p>Roulette bloquée.</p> <p>Mauvais alignement du système.</p> <p>Virage soutenu.</p> <p>Utilisation du système en continu dans des sentiers avec ornières.</p>	<p>Tenter de débloquer la roulette et la replacer si nécessaire.</p> <p>Corriger l'alignement. (Référer à la section « Réglages » du manuel)</p> <p>Varié la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.</p> <p>Varié la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.</p> <p>Diminuer la tension des chenilles.</p>
<p>Perte de puissance</p>	<p>Tension des chenilles trop élevée.</p> <p>Infiltration de neige dans le système de filtration d'air ou d'embrayage.</p> <p>Usure avancée d'une ou de plusieurs composantes.</p>	<p>Nettoyer le barbotin s'il y a accumulation de boue, neige ou tout autre contaminant.</p> <p>Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.</p> <p>Déglacer les roulettes.</p> <p>Dégager le châssis de toute accumulation de neige compactée entre celui-ci et les roulettes.</p> <p>Enlever la neige et contacter immédiatement le concessionnaire pour remédier à la situation.</p> <p>Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure du guide chenille, des dents d'entraînement interne de la chenille et des roulettes.</p>
<p>Chenille déraillée</p>	<p>Tension des chenilles trop basse.</p> <p>Mauvais alignement du système et de son angle d'attaque.</p>	<p>Réajustement de la tension des chenilles des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)</p> <p>Corriger l'ajustement de l'alignement du véhicule et de l'angle d'attaque des systèmes. (Référer à la section « Réglages » du manuel)</p>
<p>Manque de flottaison dans la neige</p>	<p>Mauvais ajustement de l'angle d'attaque des systèmes</p>	<p>Réglage de l'angle d'attaque selon les spécifications du manufacturier. (Référer à la section « Réglages » du manuel)</p> <p>Buée de caoutchouc des bras stabilisateur usée ou endommagée.</p>

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre (Figure 43) et de la chenille(Figure 44).

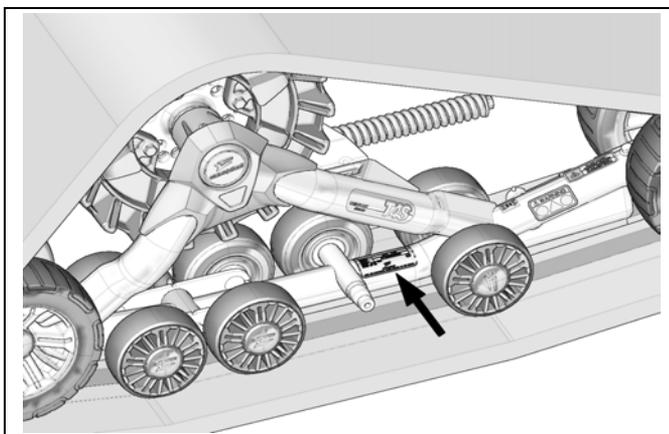


Figure 43

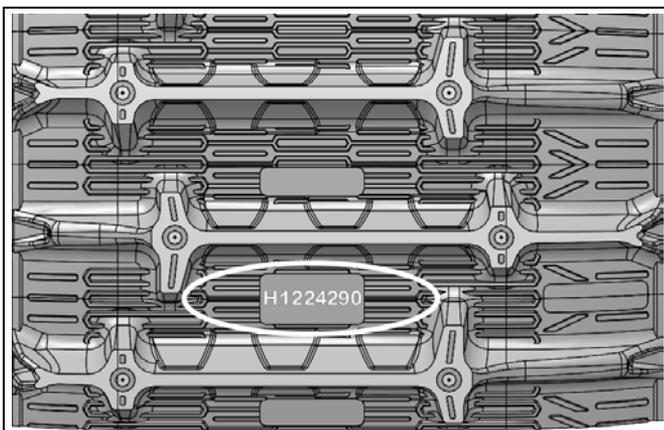


Figure 44

SOUTIEN TECHNIQUE

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

Camso inc.

4162, rue Burrill, Local A
Shawinigan, QC G9N 0C3
CANADA

Courriel : atvtracksystems@camso.co

Internet : www.camso.co

DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ



CE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

NOUS:

MANUFACTURIER : Camso inc.

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

TÉLÉPHONE :

TÉLÉCOPIEUR :

SITE INTERNET : www.camso.co

DÉCLARONS SOUS NOTRE SEULE RESPONSABILITÉ QUE NOTRE PRODUIT:

PRODUIT : Système de chenilles UTV T4S

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 170501 & 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 : _____

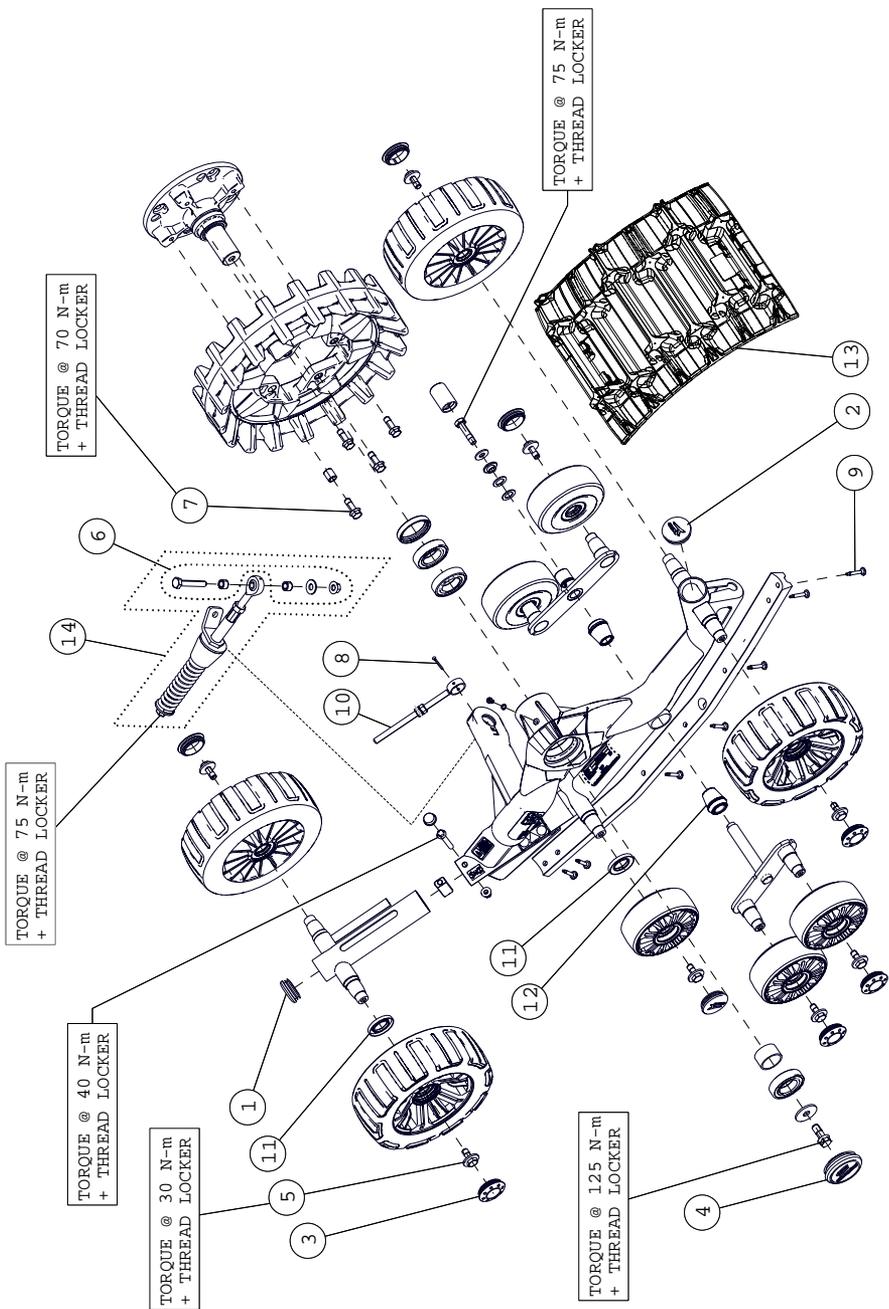
TITRE : _____

SIGNATURE : _____

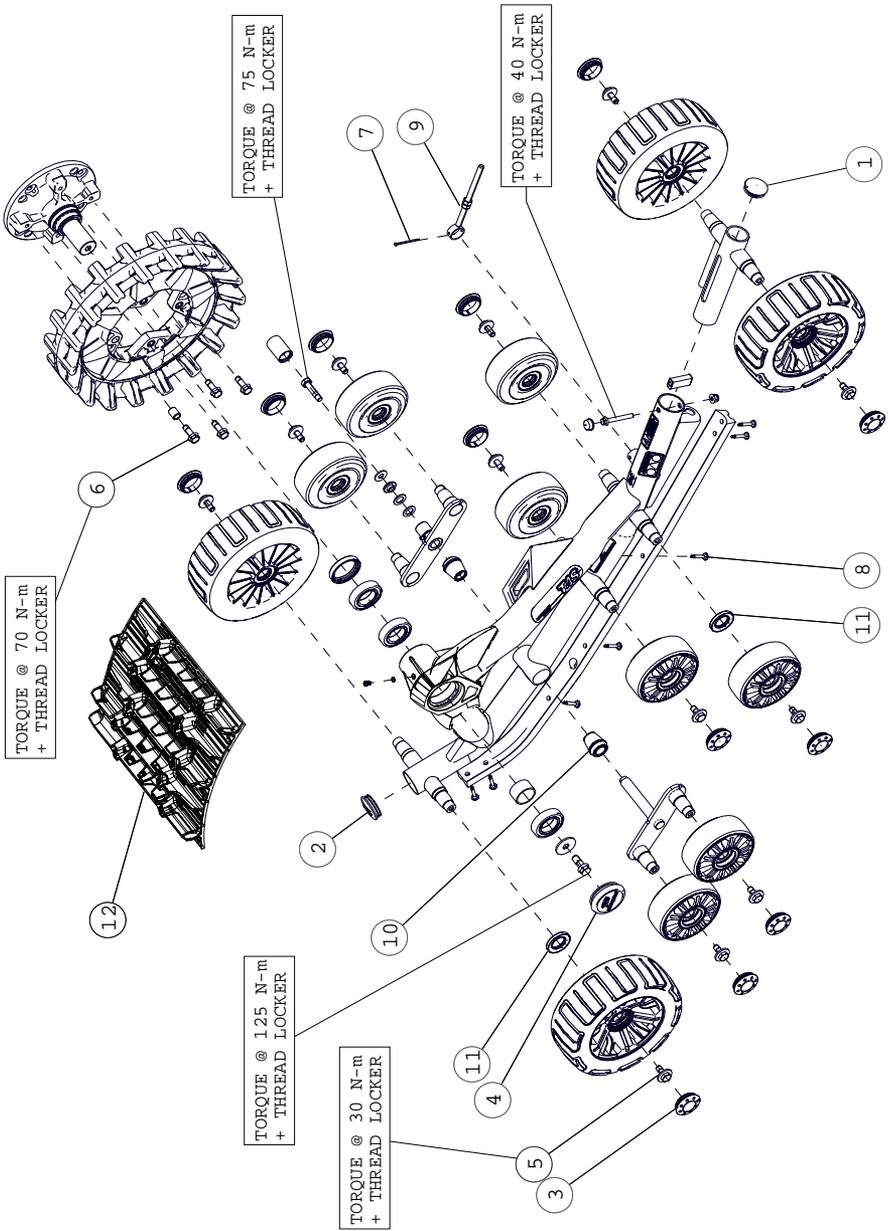
DATE : _____



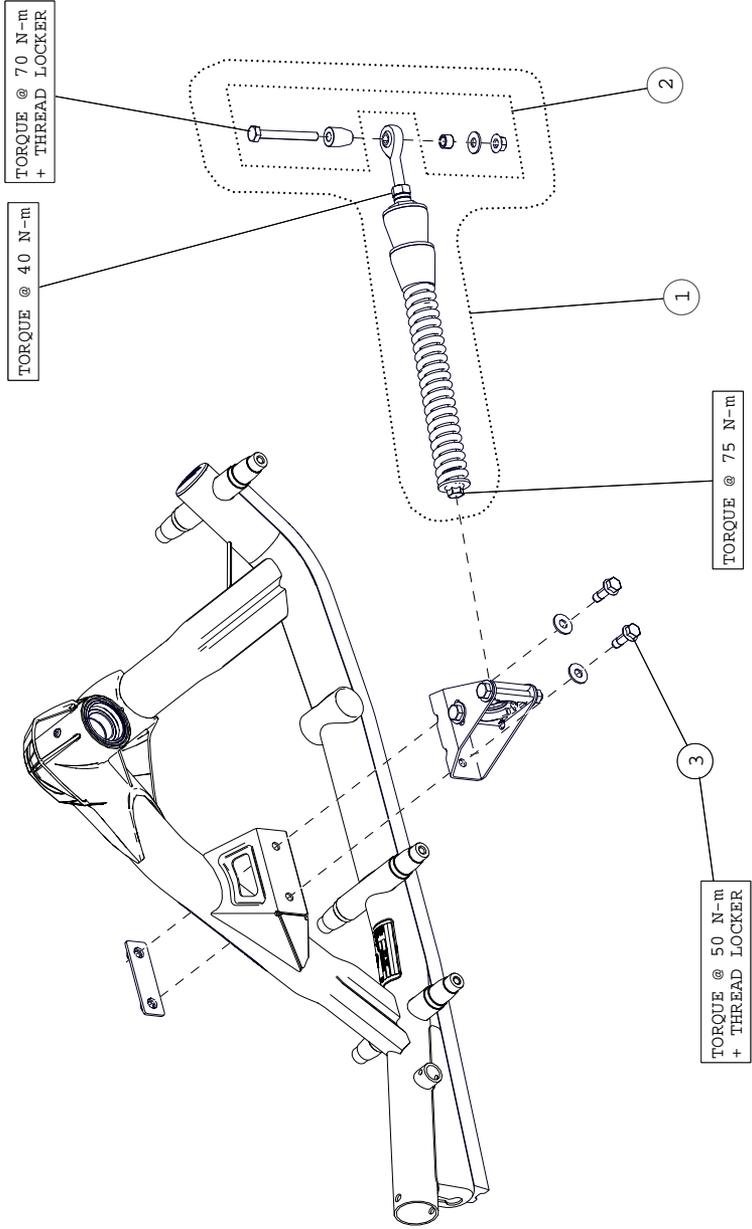
AUPARAVANT
CAMOPLAST
SOLIDEAL



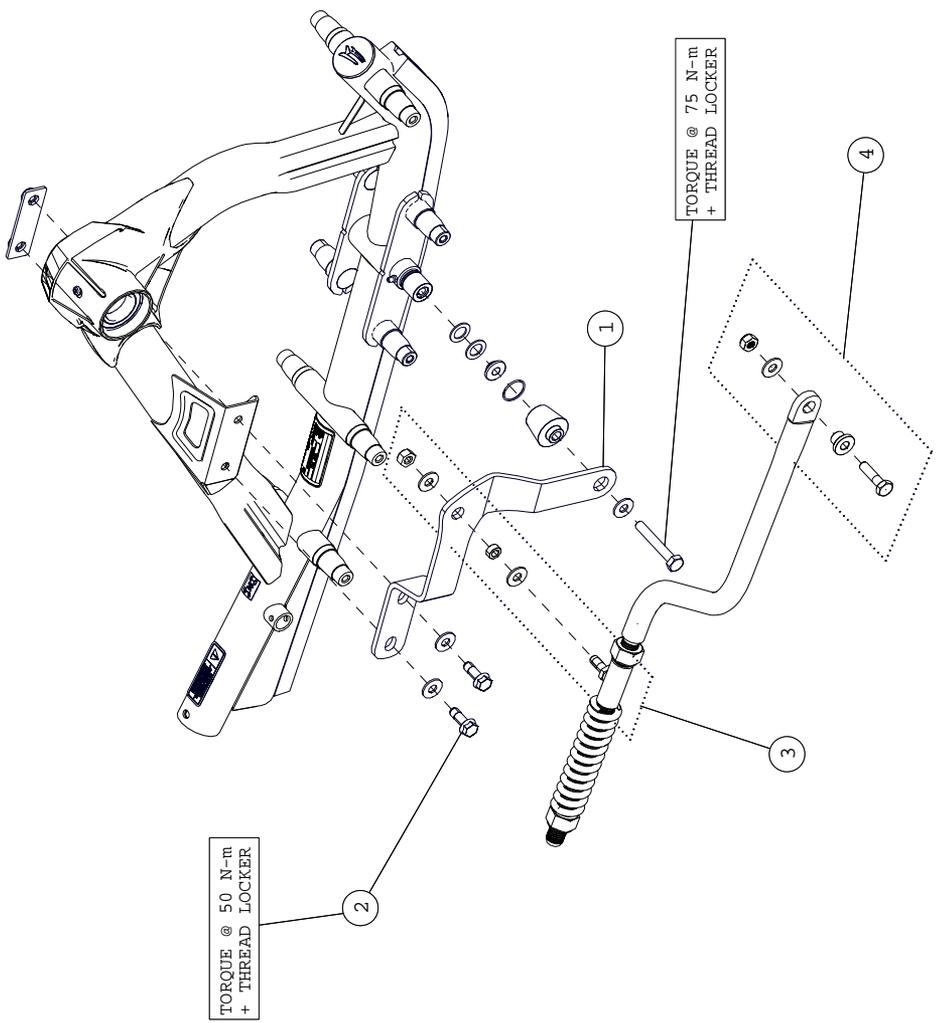
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 FRONT LEFT & RIGHT			
1	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
2	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP / CAP DE CADRE -- 2"	1
3	1017-00-0042	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	10
4	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / CAP DE MOYEU BLEU ASSEMBLÉ	1
5	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	10
6	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLT KIT / ENS. BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
7	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4-5
8	1042-00-0001	CP, 1/8,1-3/4, ZP	1
9	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
10	1082-00-7050	TRACK TENSIONNER ROD ASSY / TIGE TENSIONNEUR ASS.	1
11	1093-00-7011	SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE (28 x 48 x 6 TC)	10
12	1093-00-7045	RUBBER CONE / CÔNE DE CAOUCHOUC	2
13	1093-00-9278	FRONT UTV TRACK / CHENILLE AVANT UTV -- 12.5 x 98 x 1 (9278S)	1
14	7001-00-8902	STABILIZING ROD ASSY / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ	1



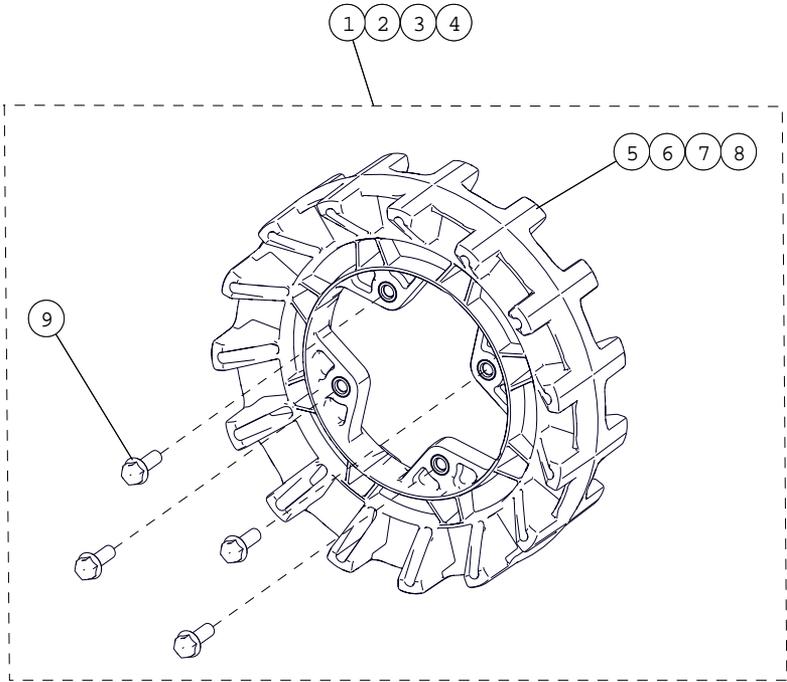
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 LEFT & RIGHT REAR			
1	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
2	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
3	1017-00-0042	2 LIPS CAP, 2" O.D TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE 2" O.D.	12
4	1017-00-7081	HUB CAP ASSY BLUE / 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 ASSY / 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	1093-00-9296	REAR TRACK / CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S (9296S)	1



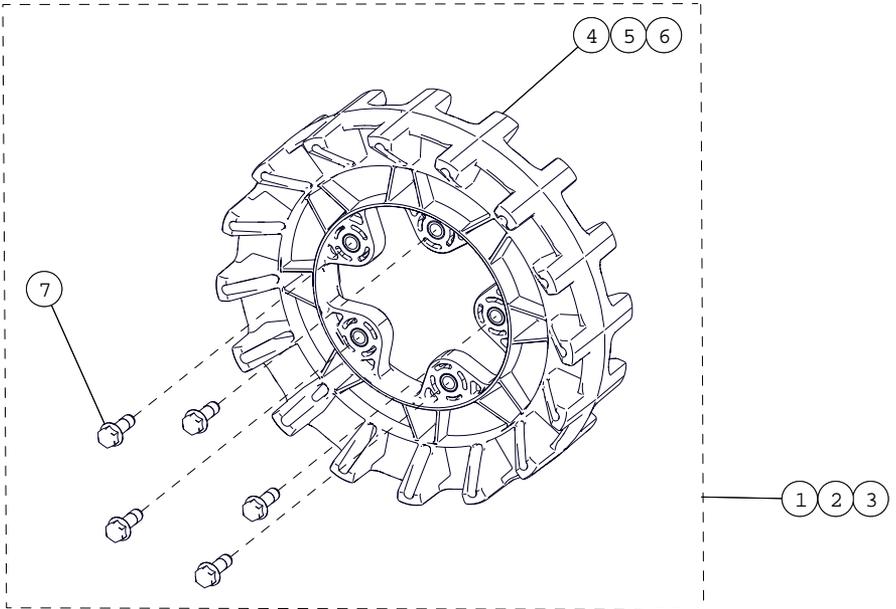
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO UTV T4S MY2016 INDEPENDENT SUSPENSION (IS)	
1	7001-00-8508	STABILIZING ROD ASSY, UTV REAR / BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ, UTV ARRIÈRE	1
2	1033-AS-0075	STABILIZING ROD, LONG BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON LONG, BRAS STABILISATEUR	1
3	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2



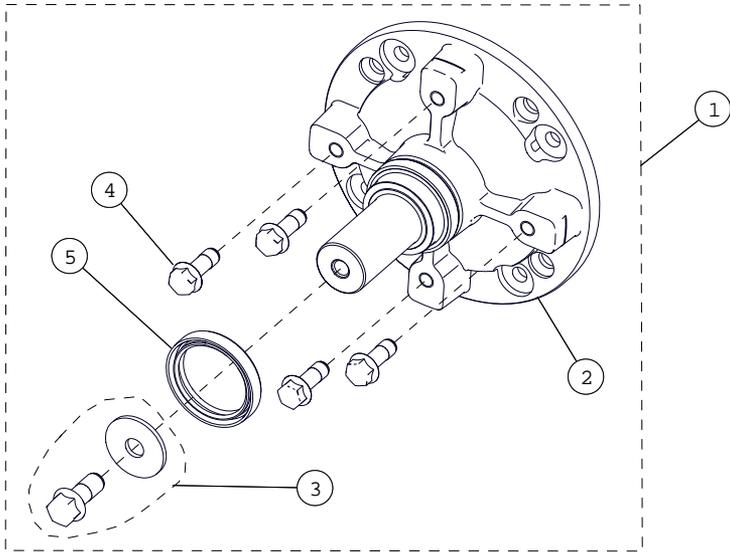
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO UTV T4S MY2016 RIGID SUSPENSION (RS)	
1-A	1015-00-8004	LH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. GA. (SR) UTV 4S	1
1-B	1015-00-8014	RH, BRACKET ANTI-ROTATION (RS) UTV 4S / ANCRAGE ANTI-ROT. DR. (SR) UTV 4S	1
2	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	2
3	1080-00-3000	STABILIZING ARM GUIDE ASSY (RS) / GUIDE BRAS STABILISATEUR ASSEMBLÉ (SR)	1
4	7050-00-0024	S-KIT - BUSHING RS, STABILIZING ROD / BAGUE SR , BRAS STABILISATEUR	1



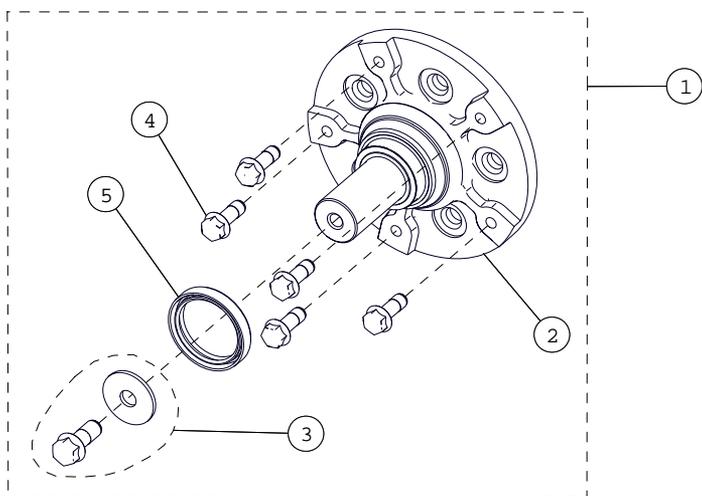
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 S-KIT 4-BOLT SPROCKETS			
1	7009-00-7115	S-KIT 15/4 SPROCKET / BARBOTIN 15/4	1
2	7009-00-7116	S-KIT 16/4 SPROCKET / BARBOTIN 16/4	1
3	7009-00-7117	S-KIT 17/4 SPROCKET / BARBOTIN 17/4	1
4	7009-00-7118	S-KIT 18/4 SPROCKET / BARBOTIN 18/4	1
5	--	SPROCKET 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



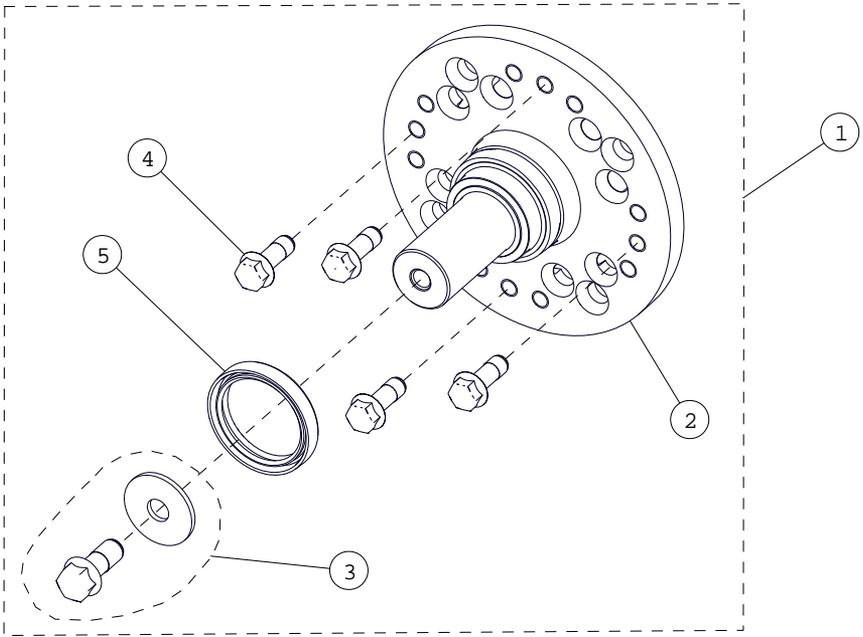
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 S-KIT 5-BOLT SPROCKETS			
1	7009-08-7116	S-KIT 16/5 SPROCKET / BARBOTIN 16/5	1
2	7009-08-7117	S-KIT 17/5 SPROCKET / BARBOTIN 17/5	1
3	7009-08-7118	S-KIT 18/5 SPROCKET / BARBOTIN 18/5	1
4	--	SPROCKET 16 TEETH / BARBOTIN 16 DENTS -- T4S	1
5	--	SPROCKET 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



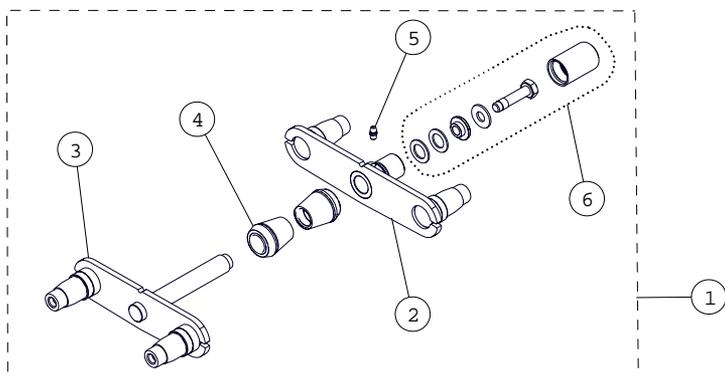
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 S-KIT HUB MULTI POLARIS	
1	7019-05-0062	S-KIT HUB MULTI POLARIS / S-KIT MOYEU MULTI POLARIS	1
2	--	POLARIS MULTI HUB / MOYEU MULTI POLARIS	1
3	1033-AS-0066	WHEEL HUB BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON MOYEU	1
4	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
6	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



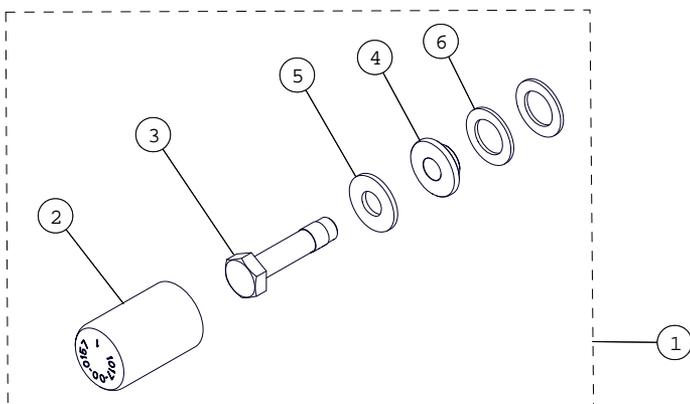
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO UTV T4S MY2016 S-KIT HUB 5 BOLTS	
1	7019-08-0002	S-KIT HUB 5 BOLTS / ENSEMBLE ESSIEU 5 BOULONS	1
2	--	5-BOLT PATTERN HUB (METRIC) / ESSIEU 5 BOULONS (MÉTRIQUE)	1
3	1033-AS-0066	WHEEL HUB BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON MOYEU	1
4	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	5
5	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



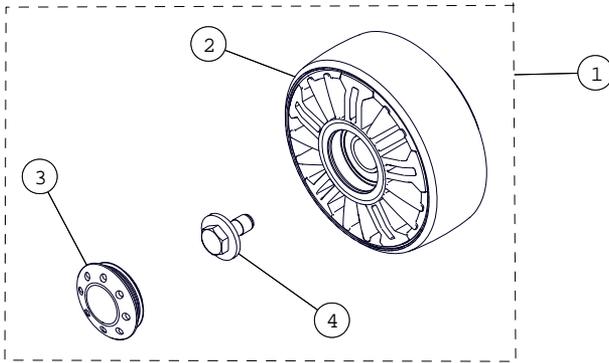
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 S-KIT HUB MULTI	
1	7019-77-0031	S-KIT HUB MULTI / S-KIT MOYEU MULTI	1
2	--	MULTI-MODEL HUB (METRIC) / MOYEU MULTI-MODÈLES (MÉTRIQUE)	1
3	1033-AS-0066	WHEEL HUB BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON MOYEU	1
4	1036-10-4030	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	4
5	1093-00-7002	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



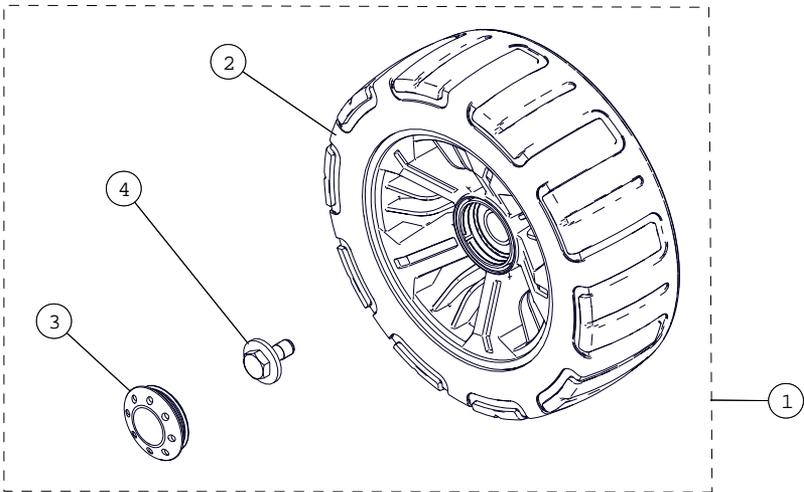
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 S-KIT UTV STABILIZER			
1	7015-00-8100	S-KIT UTV STABILIZER 2014-2015 / S-KIT STABILISATEUR UTV 2014-2015	1
2	--	UTV WHEEL STABILIZER, FEMALE / STABILISATEUR FEMELLE ROUE UTV	1
3	--	UTV WHEEL STABILIZER, MALE / STABILISATEUR MÂLE ROUE UTV	1
4	1093-00-7045	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



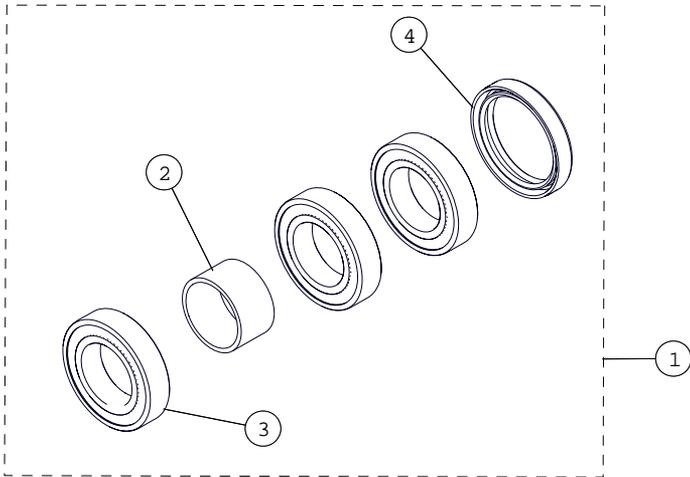
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 STABILIZER FIXATION BOLT KIT			
1	7017-00-0157	S-KIT STABILIZER FIXATION BOLT '14-15 / S-KIT BOULON FIXATION STABILISATEUR	1
2	--	DUST CAP - STABILIZER / CAPUCHON - STABILISATEUR	1
3	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
4	--	TANDEM BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
5	1060-00-0004	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
6	--	TW, 1X0.625X0.62	2



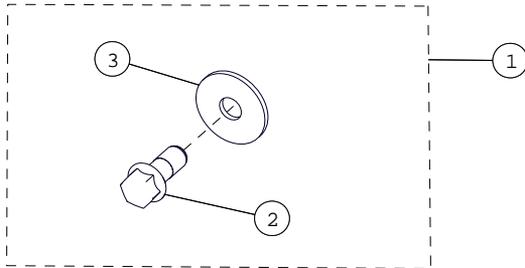
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 50 MM REPLACEMENT WHEEL KIT			
1	7016-00-5134	REPLACEMENT WHEEL KIT / ENSEMBLE REMPLACEMENT ROUE -- 50 MM HD 2015	1
2	--	132MM X 50MM HD WHEEL ASS'Y / ROUE HD ASS. 132MM X 50MM	1
3	1017-00-0042	WHEEL CAP / CAPUCHON DE ROUE	1
4	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



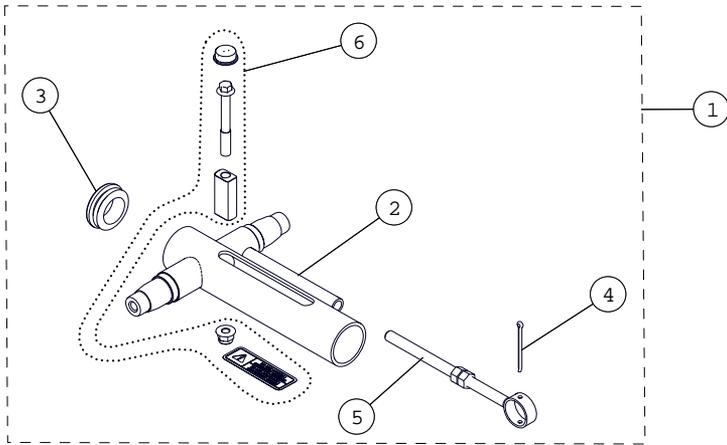
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 241 MM REPLACEMENT WHEEL KIT			
1	7016-00-2242	REPLACEMENT WHEEL KIT / ENSEMBLE REMPLACEMENT ROUE -- 241 MM 2015	1
2	--	WHEEL 241MM - ASS'Y / PNEU 241MM - ASS.	1
3	1017-00-0042	WHEEL CAP / CAPUCHON DE ROUE	1
4	1033-10-2026	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



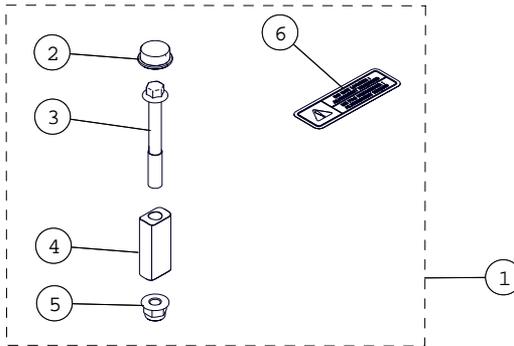
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 HUB BEARING KIT			
1	7090-00-0002	S-KIT UTV -- 3 BEARINGS / 3 ROULEMENTS	1
2	--	INTERNAL SPACER / ESPACEUR INTERNE -- UTV	1
3	--	STANDARD BEARING / ROULEMENT À BILLE STANDARD	3
4	--	DOUBLE LIPS SHAFT SEAL / JOINT ÉTANCHE DOUBLE	1



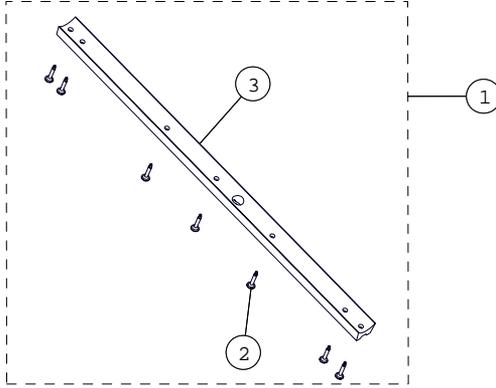
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 WHEEL HUB BOLT KIT			
1	1033-AS-0066	WHEEL HUB BOLT KIT / ENSEMBLE BOULON MOYEU	1
2	--	HFSCS, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL, DIN 6921	1
3	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1



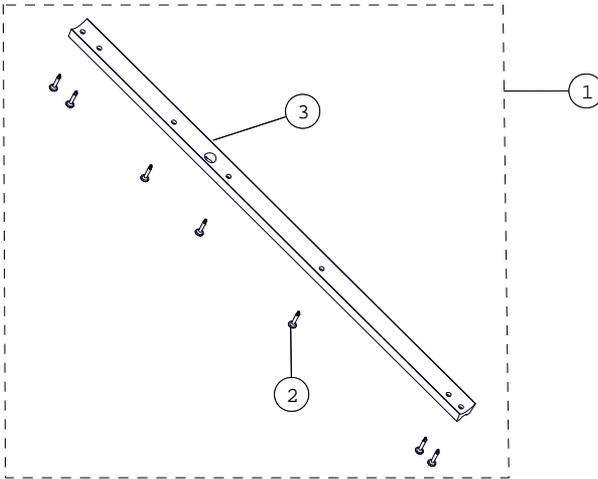
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 TRACK TENSIONER			
1	7014-00-B022	S-KIT UTV TRACK TENSIONER / S-KIT TENSIONNEUR CHENILLE UTV	1
2	--	TENSIONNER - UTV T4S HW / TENSIONNEUR - UTV T4S HW	1
3	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
4	1042-00-0001	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	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



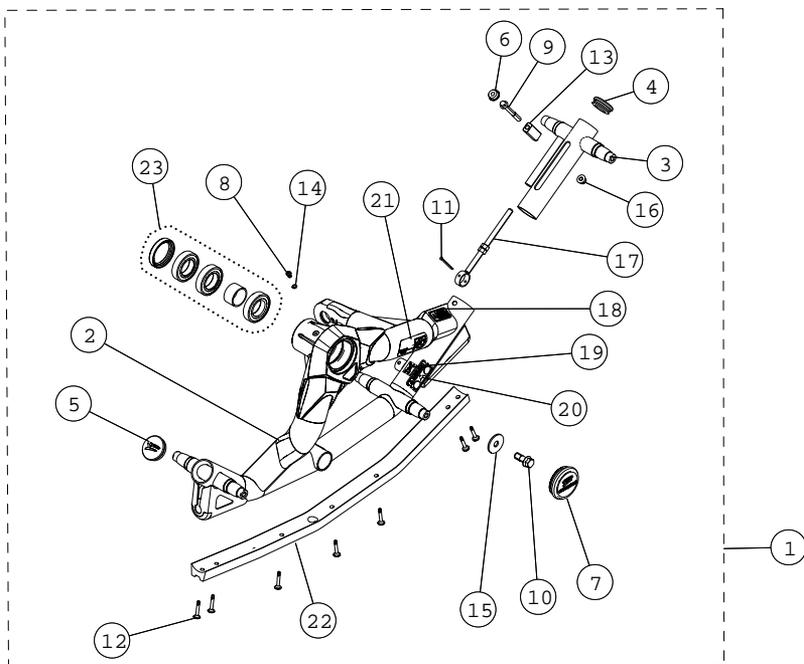
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 TENSIONER BUSHING			
1	7051-00-0111	S-KIT UTV TENSIONER BUSHING / S-KIT BAGUE TENSIONNEUR	1
2	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
3	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
4	--	TENSIONER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
5	--	FNN, M8-1.25, 10, ZP, DIN6926	1
6	--	STICKER - DO NOT LOOSEN / DÉCALQUE - NE PAS DESERRER	1



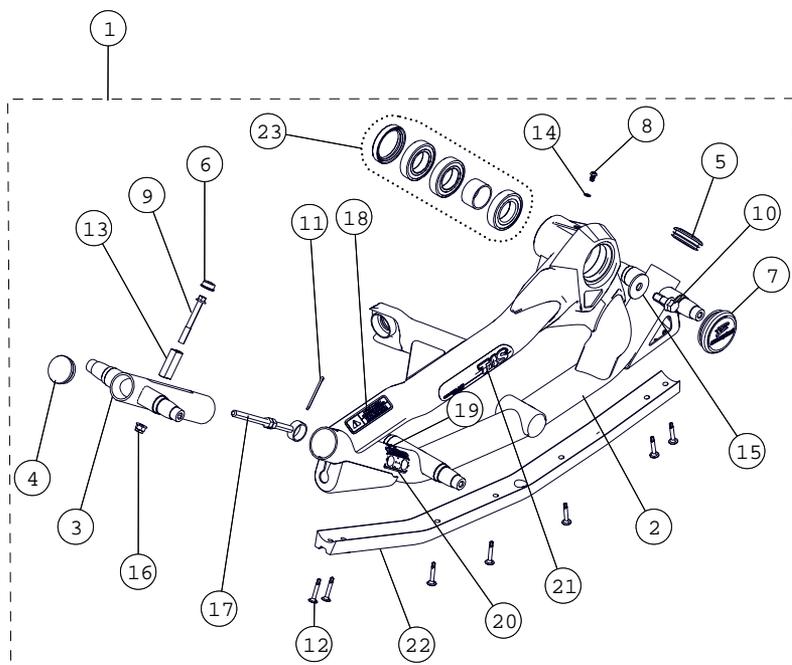
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 FRONT GUIDE			
1	7085-00-8000	S-KIT UTV FRONT GUIDE / S-KIT GUIDE UTV AVANT	1
2	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
3	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE DE CHENILLE AVANT -- UTV T4S	1



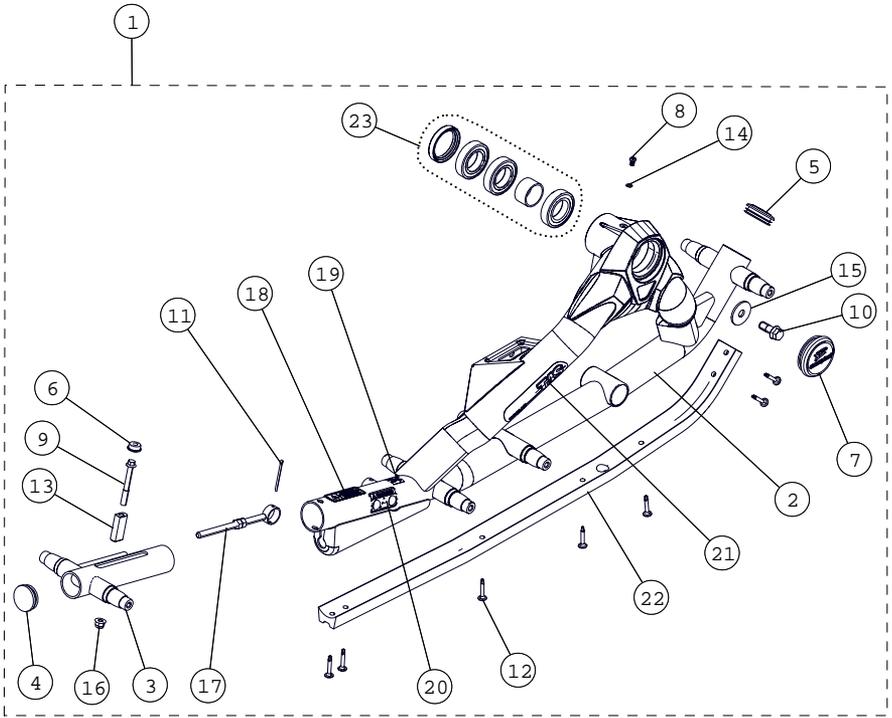
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 REAR GUIDE			
1	7085-00-8001	S-KIT UTV REAR GUIDE / S-KIT GUIDE UTV ARRIÈRE	1
2	1049-00-0007	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
3	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE DE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV T4S	1



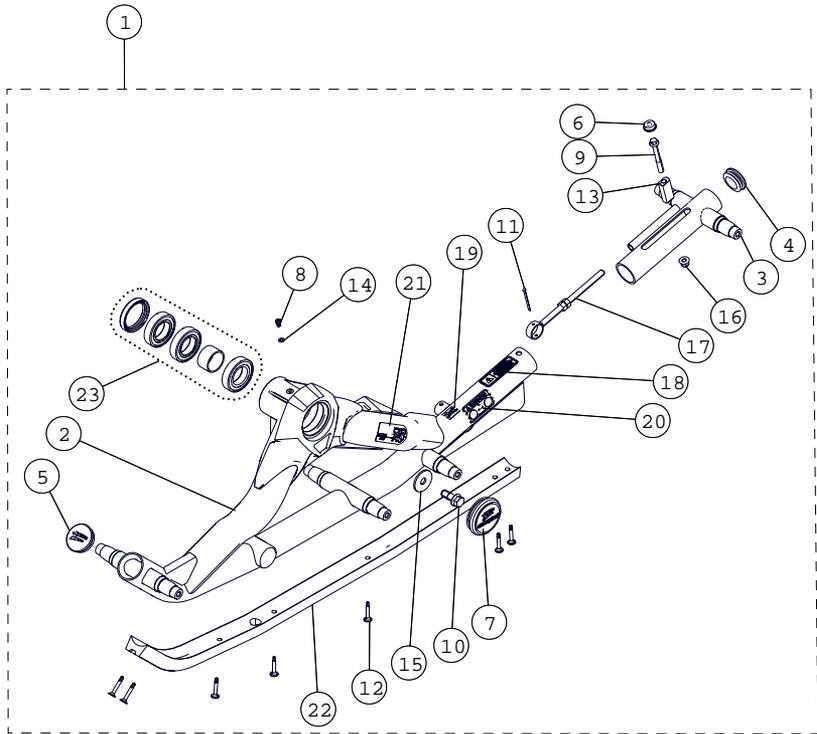
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO UTV T4S MY2016 FRONT RIGHT FRAME	
1	7010-00-B022	S-KIT FRAME FR UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS AVD UTV 2014-2015	1
2	--	RH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. DROIT -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE 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	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET TENSIONNEUR	1
14	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
15	--	W, 1.625, 0.515, 11GA.	1
16	--	FNN, M8-1.25, 10, 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



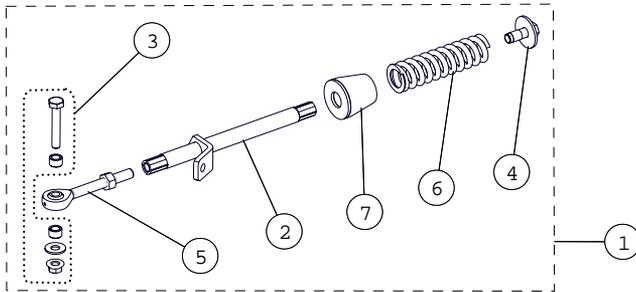
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 FRONT LEFT FRAME			
1	7011-00-B022	S-KIT FRAME FL UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS AVG UTV 2014-2015	1
2	--	LH FRONT FRAME / CHÂSSIS AV. GAUCHE -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE 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	--	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, 10, 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



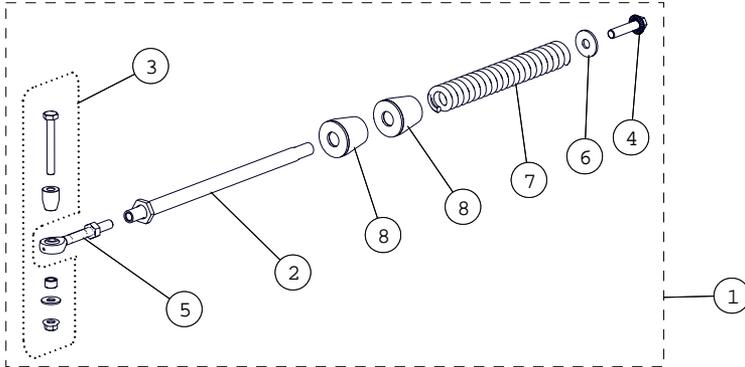
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 REAR RIGHT FRAME			
1	7012-00-B022	S-KIT FRAME RR UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS ARD UTV 2014-2015	1
2	--	RH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. DROIT -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE CADRE	1
5	1017-00-0010	PLASTIC FRAME CAP 2" / CAP DE CADRE 2"	1
6	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOLON	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, 10, 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



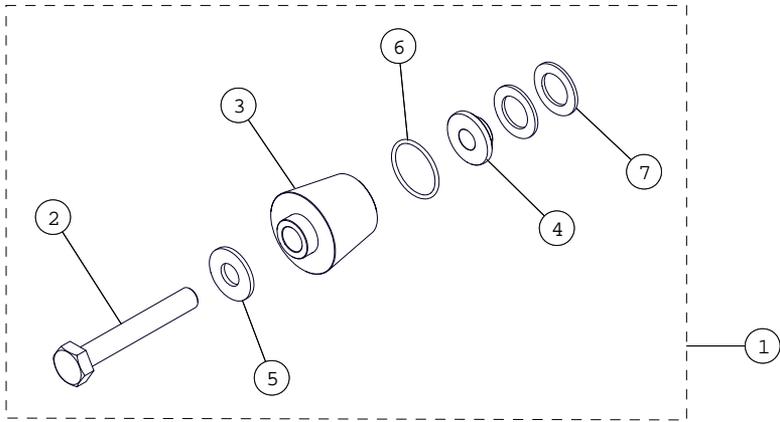
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 REAR LEFT FRAME			
1	7013-00-B022	S-KIT FRAME RL UTV 2014-2015 / S-KIT CHASSIS ARG UTV 2014-2015	1
2	--	LH REAR FRAME / CHÂSSIS AR. GAUCHE -- UTV T4S	1
3	--	TENSIONNER / TENSIONNEUR -- UTV T4S	1
4	1017-00-0001	FRAME TAIL PLASTIC CAP / CAP DE QUEUE DE 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	--	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, 10, 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, 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 ROUEMENTS	1



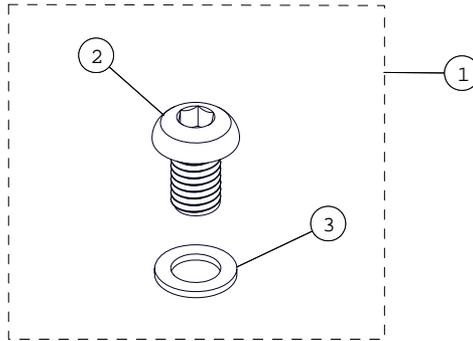
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 STABILIZING ROD FRONT			
1	7001-00-8902	S-KIT STABILIZING ROD, UTV FRONT / S-KIT BRAS STABILISATEUR, UTV AVANT	1
2	1000-00-8570	SHORT ANTI-ROTATION TUBING WELDMENT / TIGE ANTI-ROTATION COURTE	1
3	1033-AS-0025	STABILIZING ROD SHORT BOLT KIT / ENS. BOULON COURT BRAS STABILISATEUR	1
4	1035-12-9030	HFCSW, M12-1.75X30, 10.9, ZP, TL	1
5	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À OEIL X-LONGUE	1
6	1080-00-0087	COMPRESSION SPRING / RESSORT À COMPRESSION - 417 LBS/IN	1
7	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR EN CAOUTCHOUC	1



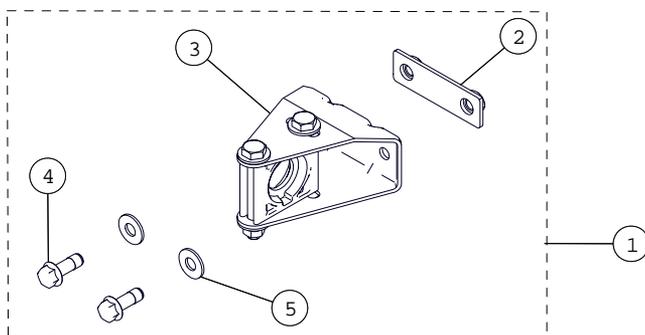
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 STABILIZING ROD REAR			
1	7001-00-8508	S-KIT STABILIZING ROD, UTV REAR / S-KIT BRAS STABILISATEUR, UTV ARRIÈRE	1
2	1000-00-8058	LONG ANTI-ROTATION TUBING WELDMENT / TIGE ANTI-ROTATION LONGUE	1
3	1033-AS-0075	STABILIZING ROD LONG BOLT KIT / ENS. BOULON LONG BRAS STABILISATEUR	1
4	1036-12-D050	BOLT / BOULON - HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, FULL THREAD	1
5	1047-12-1090	X-LONG ROD END / TIGE À OEIL X-LONGUE	1
6	1060-12-0001	WASHER / RONDELLE - W, 37.4X13X3, ZP, DIN9021	1
7	1080-00-0901	COMPRESSION SPRING, LONG / RESSORT À COMPRESSION, LONG - 480 LBS/IN	1
8	1093-00-7050	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR EN CAOUTCHOUC	2



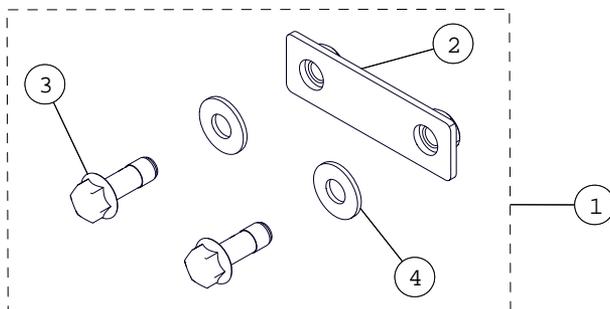
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 BUSHING RIGID SUSPENSION			
1	7050-00-8000	S-KIT BUSHING RIGID SUSPENSION - UTV / S-KIT BAGUE SUSPENSION RIGIDE - UTV	1
2	--	HCS, M10-1.5X70, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	ANTI-ROTATION BUSHING (RS) UTV / BAGUE ANTI-ROTATION (SR) UTV	1
4	--	TANDEM BUSHING / 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



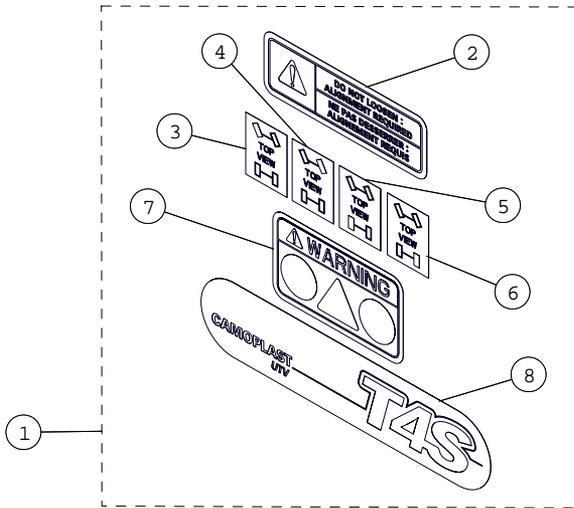
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
CAMSO UTV T4S MY2016 OIL PLUG			
1	7031-06-1011	S-KIT OIL PLUG / S-KIT BOUCHON HUILE	1
2	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
3	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
		CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 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
		CAMSO ATV-UTV T4S MY2016 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
CAMSO UTV T4S MY2016 DECALS			
1	7083-00-8553	S-KIT DECAL UTV 2016 / S-KIT DECALQUE UTV 2016	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