

ADJUSTMENT RECOMMENDATIONS RECOMMANDATIONS D'AJUSTEMENT

TRACK SYSTEM FOR UTV
SYSTÈME DE TRACTION POUR UTV

1099-00-3300 - VERSION B

CAMOPLAST UTV T4S



2013

INTRODUCTION

These guidelines are designed to provide you with the information necessary to perform the required adjustments to the system. The right adjustments have a direct impact on performance and life of the system's components. It is important to follow closely the instructions contained in this document in order to make the correct system adjustments and thereby reach optimum system performance.

Follow all the instructions contained in this document. To make sure that every step has been performed, a checklist is provided at the end of the instructions to verify that all the adjustments have been made.

Cette directive a pour but de vous fournir l'information nécessaire pour effectuer les ajustements au système de traction. Les bons ajustement ont un lien direct avec les performances et la durée de vie des composantes du système. Il est important de suivre attentivement les instructions contenues dans ce document pour ajuster correctement le système de traction et en obtenir le rendement maximal.

Suivre toutes les instructions contenues dans ce document. Pour s'assurer de ne pas sauter d'étape, utiliser la liste de vérification à la fin du document pour être sûr d'avoir complété tous les ajustements.

IMPORTANT

The warranty does not apply if the track system was installed by someone other than a Camoplast Hi-Performance Tracks dealer or authorized distributor.

La garantie ne s'applique pas si l'installation a été effectuée par une personne autre qu'un concessionnaire Camoplast Chenilles Haute Performance ou un distributeur autorisé.

IMPORTANT

Verifying your adjustments on the system is mandatory after the first use of the vehicle, the track tension, alignment and angle of attack of each track system must be re-verified. Incorrect adjustments can decrease the performance of the system and create premature wear on certain components.

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.

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

ANGLE OF ATTACK - FRONT TRACKS / ANGLE D'ATTAQUE - CHENILLES AVANT

NOTE: To make the following adjustments, position the vehicle on a flat and level surface.

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

To obtain the correct angle of attack on front track systems, perform the following:

Ajuster l'angle d'attaque prescrit pour les systèmes avant. Procéder comme suit :

1. Loosen the nut (1) compressing the stabilizing rod spring (refer to Figure 1).

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

Figure 1



2. Set the front tracks straight using the steering wheel.

2. Utiliser le volant et positionner les chenilles avant bien droites

3. Temporarily apply pressure to the front of the track to make sure that it stays flat on the ground.

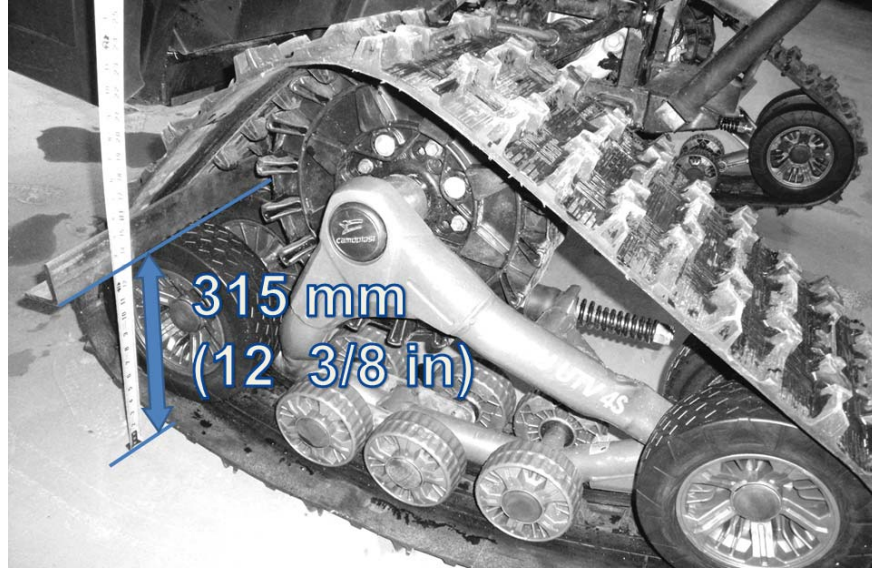
3. Exerçer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat sur le sol.

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

4. Install a flat bar on rear wheels of the track systems and measure the height as shown on Figure 2

4. Installer une barre plate sur les roues arrière du système de traction et mesurer ensuite la hauteur à l'aide d'une règle de la façon décrite à la Figure 2.

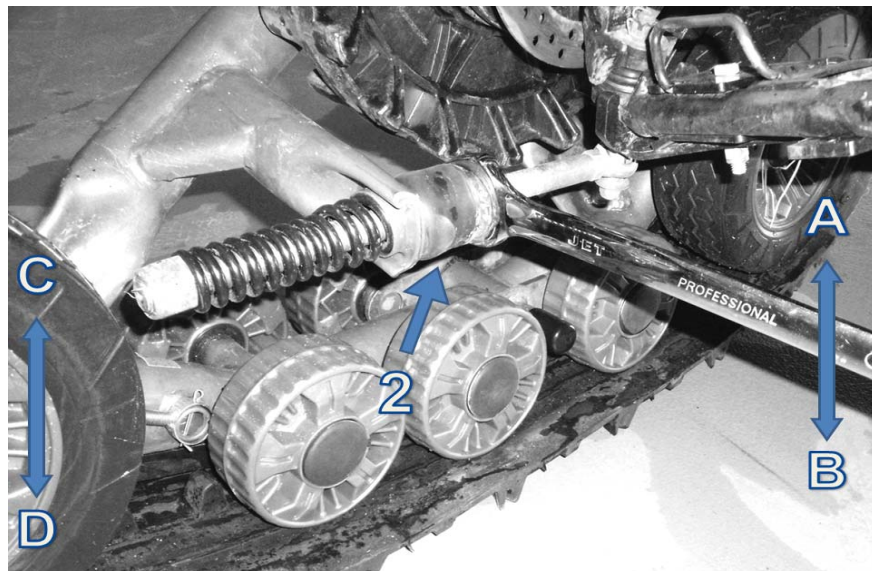
Figure 2



5. Turn nut (2) shown on Figure 3 until the flat bar reaches 315 ± 5 mm ($12 \frac{3}{8}$ in. $\pm 3/16$) above the ground. For right hand side, rotating the wrench towards **A** makes the system rotate towards **C** while rotating the wrench towards **B** makes the system rotate towards **D** (reverse for left hand side).

5. Régler l'écrou (2) présenté à la Figure 3 jusqu'à ce que la barre plate se trouve à 315 ± 5 mm ($12 \frac{3}{8}$ in. $\pm 3/16$) au dessus du sol. Pour le côté droit, tourner la clé vers **A** engendre une rotation du système vers **C** et la tourner vers **B** fait pivoter le système dans la direction **D** (inverse pour le côté gauche).

Figure 3



Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

6. Turn the nut (1) until it comes in contact with the spring then compress the spring by turning the nut another 1.5 turn (refer to Figure 4).

6. Tourner l'écrou (1) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou de 1,5 tour (voir la Figure 4).

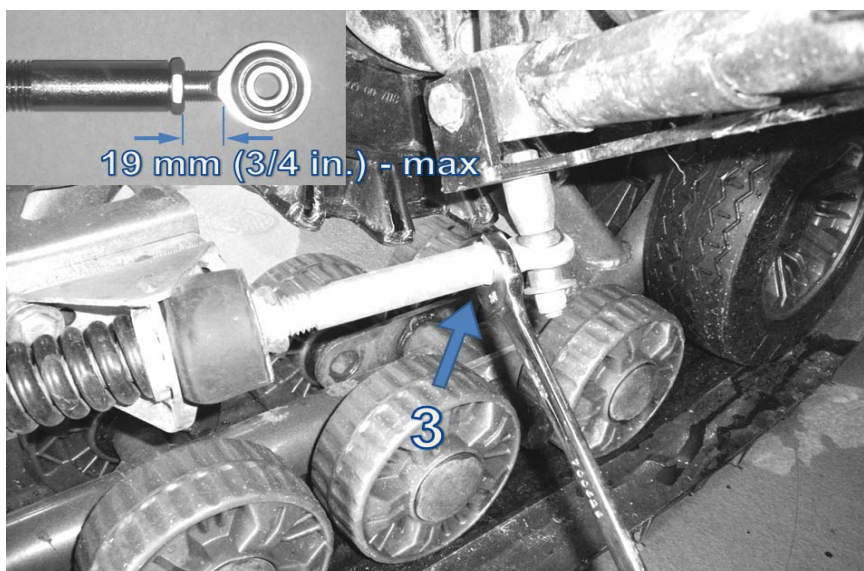
Figure 4



NOTE: In certain rare cases where the adjustment of the nut (article 1 on Figure 4) compressing the spring, is close to the end of the threaded rod, lengthen the assembly by loosening the locknut (see Figure 5) and unscrewing the rod end so that a maximum 19 mm (3/4 in.) of its threads are visible. **Make sure that the locknut is well tightened after the installation.**

NOTA : Dans certains cas rares où l'ajustement de l'écrou (article 1, Figure 4) comprimant le ressort se situe près de l'extrémité de la tige filetée, rallonger l'assemblage en desserrant l'écrou de blocage (voir la Figure 5) et dévisser la tige afin que les filets de la rotule soient visibles sur au plus 19mm (3/4 po.). **S'assurer que l'écrou de blocage est bien barré contre la tige filetée après l'installation.**

Figure 5



Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

Basic Tuning (front track systems):	Principes de réglages (systèmes de traction avant):
<ol style="list-style-type: none"> 1. An adjustment of more than 315 mm (12 3/8 in.) measured with the flat bar, gives easier steering with wobbling effect at high speed. 2. An adjustment of less than 315 mm (12 3/8 in.) measured with the flat bar, gives harder steering and more stability at high speed. 3. More spring preload (compression): not recommended. 4. Less spring preload (compression): gives better articulation when riding on deep and powdered snow. It will not affect the steering effort. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Un ajustement de plus de 315 mm (12 3/8 po.) mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de faciliter la direction en plus de produire un effet d'instabilité à haute vitesse. 2. Un ajustement de moins de 315 mm (12 3/8 po.) mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de raffermir la direction, en plus d'augmenter la stabilité à haute vitesse. 3. Une précharge plus élevée au niveau du ressort (compression) n'est pas recommandée. 4. Une précharge moins élevée au niveau du ressort (compression) améliore l'articulation lorsqu'on circule sur une neige épaisse et poudreuse. Un tel ajustement influence peu l'effort de direction.
<p><i>NOTE: Once the adjustments of the angle of attack on the front systems are completed, verify once again the adjustments to confirm.</i></p>	<p><i>NOTE: Une fois les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes avant sont terminés, revérifier les mesures afin de confirmer les ajustements.</i></p>

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

ANGLE OF ATTACK - REAR TRACKS / ANGLE D'ATTAQUE - CHENILLES ARRIÈRE

To obtain the correct angle of attack on rear track systems, perform the following:

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

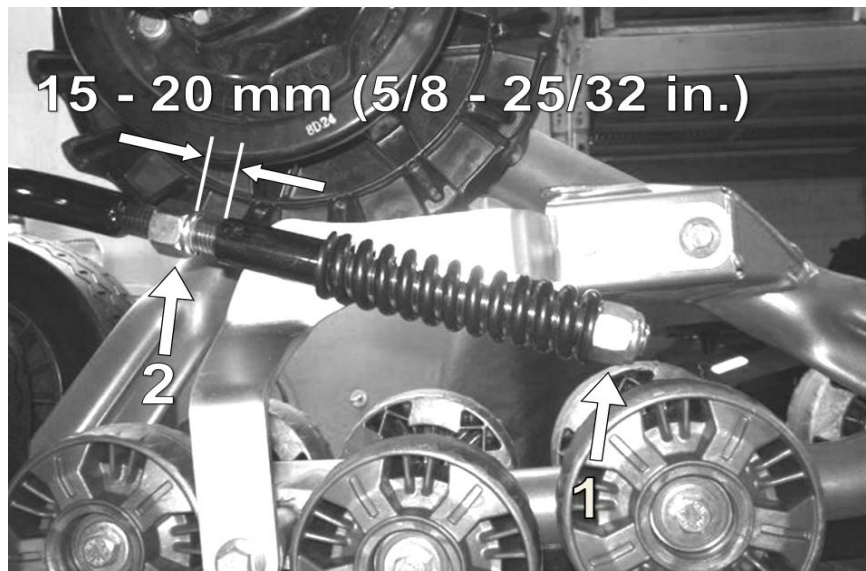
Vehicle with rigid suspension

Véhicule avec suspension rigide

1. Loosen nut (1) compressing the spring of the stabilizing rod (see Figure 6).
2. Set the nut (2) to obtain a distance of 15 - 20 mm (5/8 - 25/32 in.) as shown.
3. Turn the nut (1) until it comes in contact with the spring, then compress the spring by turning the nut 1.5 turns.

1. Desserrer l'écrou (1) comprimant le ressort du bras stabilisateur (Voir la Figure 6).
2. Régler l'écrou (2) afin d'obtenir une distance de 15 - 20 mm (5/8 - 25/32 po.) tel qu'indiqué.
3. Tourner l'écrou (1) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le ressort. Comprimer ensuite le ressort en tournant cet écrou 1,5 tours.

Figure 6



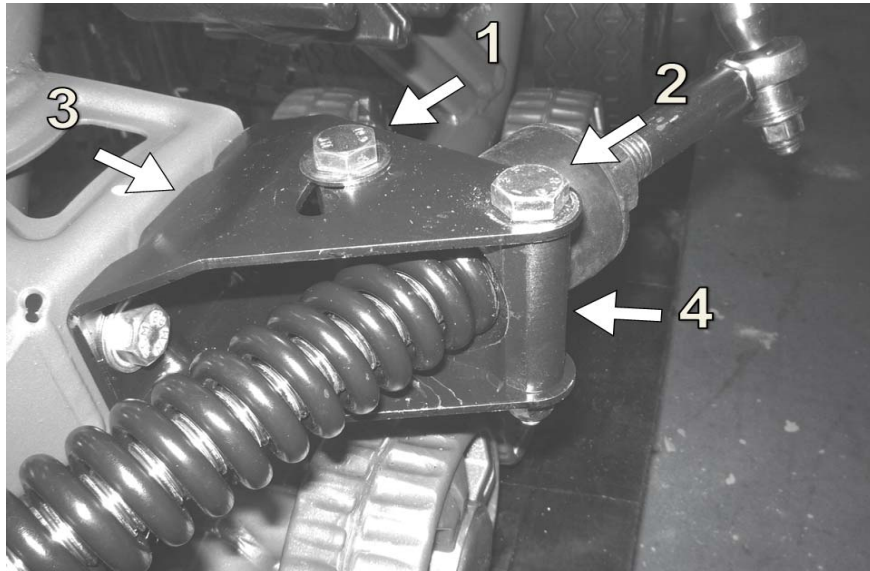
NOTE: Once the adjustment of the angle of attack on the rear systems are completed, verify once again the measurements to confirm the adjustment.

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

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

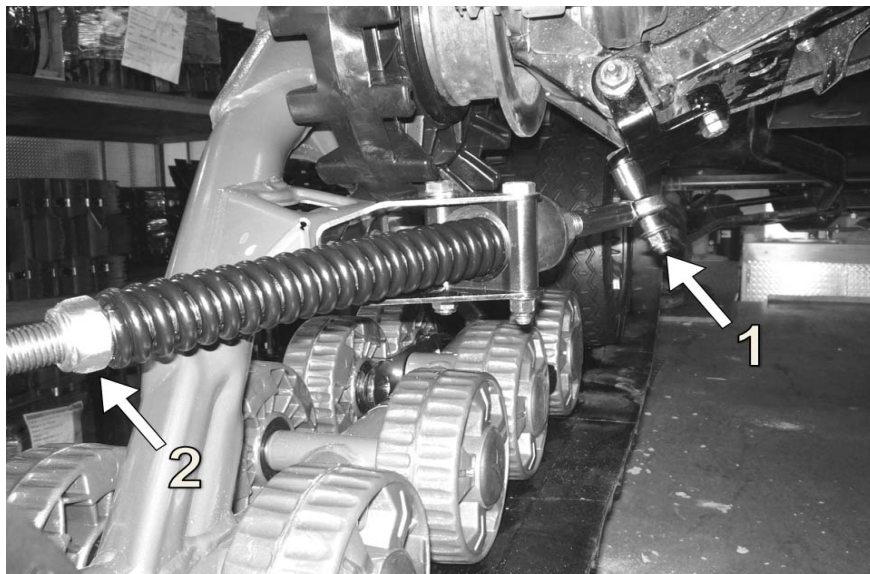
Vehicle with independent suspension	Véhicule avec suspension indépendante
<p>1. Loosen bolts (1) and (2) of the anti-rotation bracket (3) to allow the anti-rotation retainer (4) to rotate around its axis. (See Figure 7).</p>	<p>1. Desserrer les boulons (1) et (2) de l'ancrage ant-pivot (3) afin de permettre à la pièce de support (4) de pivoter. (Voir la Figure 7).</p>

Figure 7



<p>1. Attach the stabilizing rod (1) to anti-rotation bracket installed on the suspension a-arm. (See Figure 8).</p>	<p>1. Fixer le bras stabilisateur (1) à l'ancrage anti-rotation installé au bras de suspension. (Voir la Figure 8).</p>
<p>2. Loosen the nut (2) compressing the spring of the stabilizing rod. This nut does not apply pressure on the spring (refer to Figure 8).</p>	<p>2. Desserrer l'écrou (2) comprimant le ressort du bras stabilisateur. L'écrou ne doit pas appliquer de pression sur le ressort. (Voir la Figure 8).</p>

Figure 8

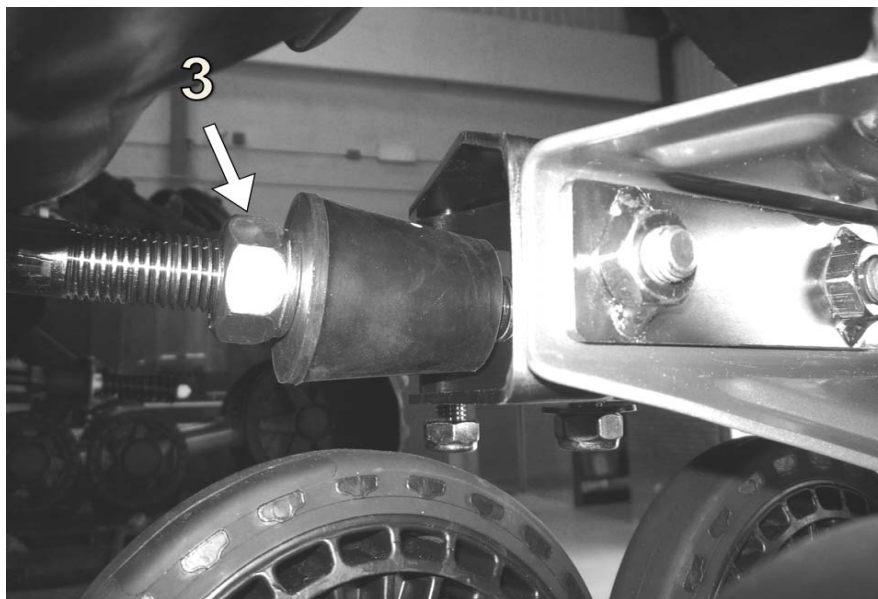


Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

3. Loosen the nut (3) compressing the rubber cone of the stabilizing rod. This nut does not apply pressure on the rubber cone (refer to Figure 9).

3. Desserrer l'écrou (3) comprimant le cône de caoutchouc. L'écrou ne doit pas appliquer de pression sur le cône de caoutchouc. (Voir la Figure 9).

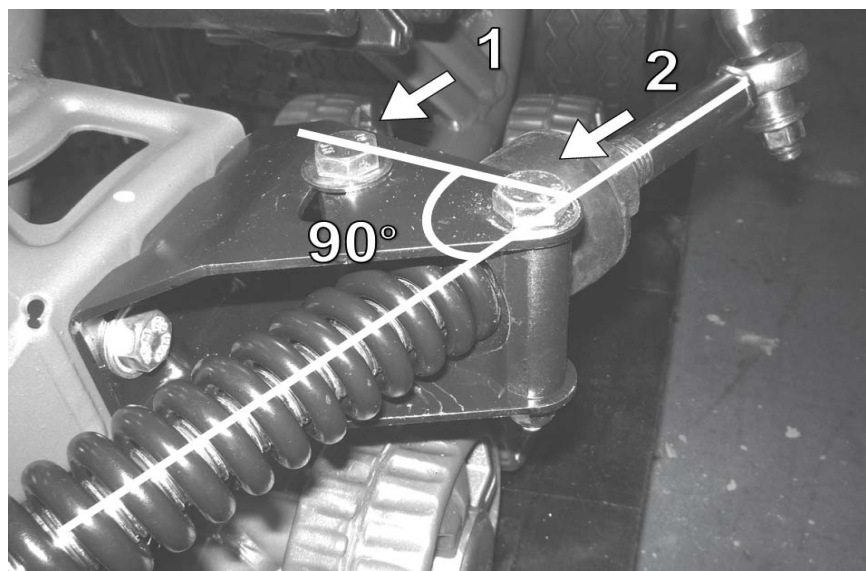
Figure 9



4. Position the anti-rotation retainer at 90° (perpendicular) with the stabilizing rod. Tighten the two mounting bolts (1 and 2) of the anti-rotation bracket to a torque of 50 N•m (37 lbs-ft). (See Figure 10).

4. 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-pivot (1) et (2) à un couple de 50 N•m (37 lbs-pi). (Voir la Figure 12).

Figure 10

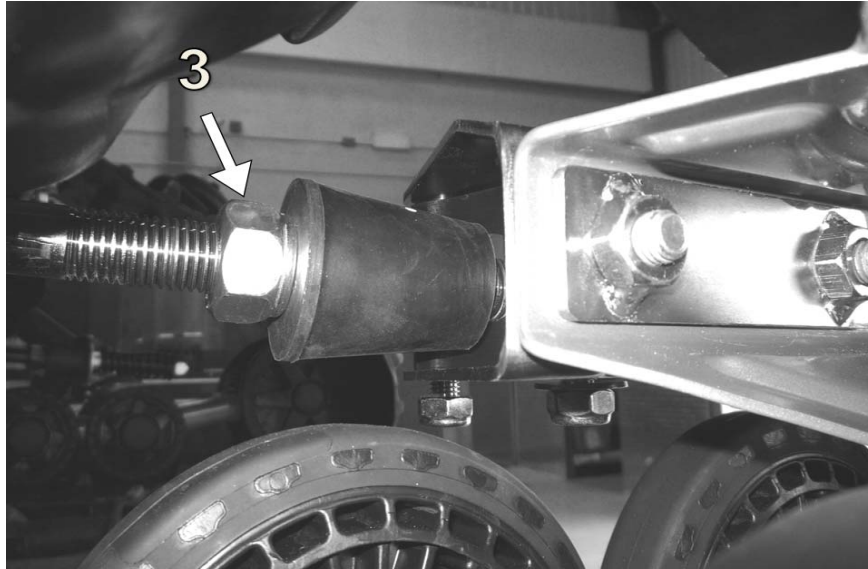


Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

5. Turn the nut (3) until the rubber cone comes in contact with the housing of the anti-rotation retainer. The nut must not compress the rubber cone (See Figure 11).

5. Serrer l'écrou (3) jusqu'à ce qu'il entre en contact avec le cône de caoutchouc. L'écrou ne doit pas comprimer le cône de caoutchouc (voir la Figure 11).

Figure 11



6. Turn the nut (2) until it comes in contact with the spring. Then compress the spring by threading the nut two complete turns.

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

Figure 12



NOTE: Once adjustments of the angle of attack on the rear systems are completed, verify once again the measurements to confirm the adjustment .

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

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

NOTE: In some rare cases where the nut compressing the spring (item 2, Figure 12) is near the end of the threaded rod, extend the rod by unlocking the jam nut (item 3 on Figure 13) and unscrew the rod to obtain 19 mm (3/4 in.) max. of visible threads on the rod end. Re-tighten the jam nut.

NOTA : Dans certains cas rares où l'ajustement de l'écrou (article 2, Figure 12) comprimant le ressort se situe près de l'extrémité de la tige filetée, rallonger l'assemblage en desserrant l'écrou de blocage (article 3, Figure 13) et dévisser la tige afin que les filets de la rotule soient visibles sur au plus 19 mm (3/4 po.). S'assurer que l'écrou de blocage est bien barré contre la tige filetée après l'installation.

Figure 13



Basic Tuning (rear track systems):

1. A wider gap at the rubber bushing provides better obstacle climbing and floatation capability in powdered snow while moving **forward**.
2. Compressing the rubber bushing provides better obstacle climbing and floatation capability while moving in **reverse** in deep and powdered snow.
3. More spring preload (compression) provides better obstacle climbing and floatation capability while moving **forward**.
4. Less spring preload (compression) provides better obstacle climbing and floatation capability while moving in **reverse**.

Principes de réglage (chenilles arrière) :

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

NOTE: After completing the adjustment of the angle of attack on the front systems, verify the measurements once more to confirm the adjustment setting.

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

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

TRACK ALIGNMENT / ALIGNEMENT DES CHENILLES

Parallelism must be adjusted with the UTV on the ground, driving forward for about 3 meters and measuring toe-in distance. (Refer to Figure 14)

On exige d'ajuster le parallélisme lorsque que le UTV est placé sur le sol, en déplaçant celui-ci vers l'avant sur environ 3 mètres pour ensuite mesurer le parallélisme. Voir la Figure 14.

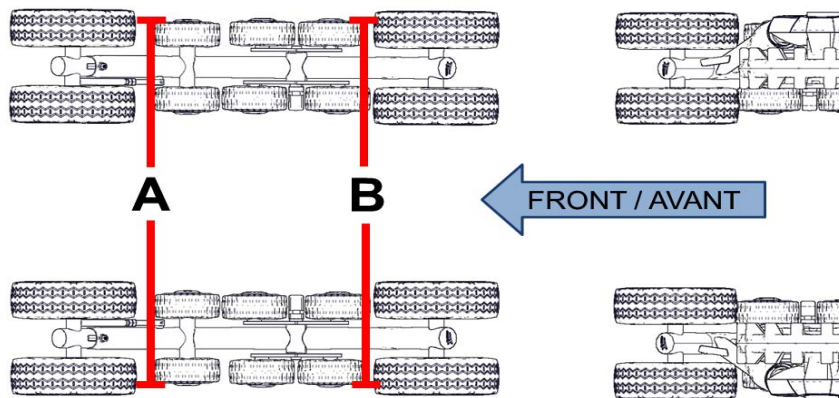
NOTE: Every time the measurement has to be verified, drive in reverse, then, drive forward again for about 3 meters.

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

NOTE: Verify condition of the steering system components before adjusting parallelism. Damaged components can prevent proper adjustment and impair good operation of the system.

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

Figure 14



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

Dimension A: Represents the distance between the outer front idler wheels.

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

Dimension B: Represents the distance between the outer back idler wheels.

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

Dimension A must be equal to or greater than **Dimension B** without exceeding **3 mm (1/8 in.)**.

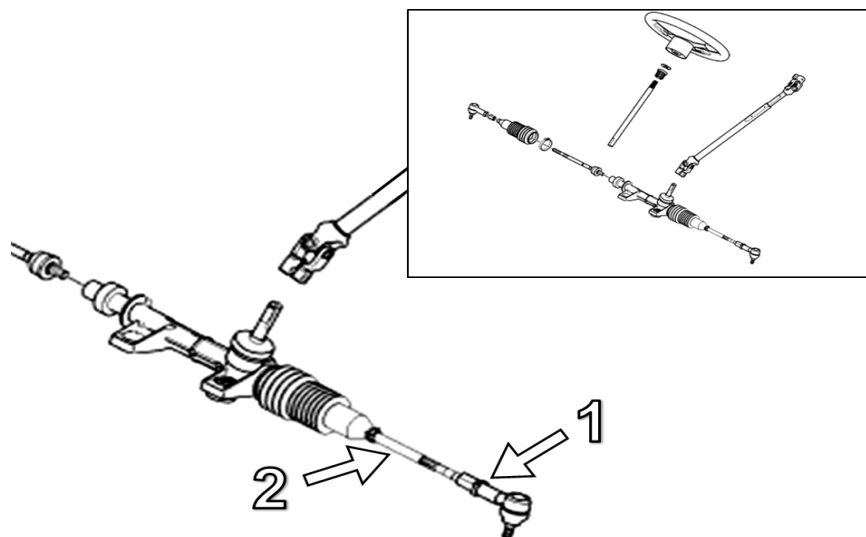
La **mesure A** doit être égale ou supérieure à la **mesure B** jusqu'à un maximum de **3 mm (1/8 po.)**.

NOTE: It is easier to begin the parallelism adjustment when the adjustment is open (Measure A - Measure B positive) than when it is closed (Measure A - Measure B negative). Starting with an open adjustment of the parallelism allows for a more precise adjustment.

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

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

Figure 15



Method of adjustment

To adjust the UTV, first unscrew the nut (1) of the coupling rod of the vehicle's steering mechanism (2), screw or unscrew the coupling rod an equal number of revolutions on both sides of the vehicle. See Figure 15.

NOTE: Before unscrewing of the nut (1) of each coupling rod of the vehicle's steering mechanism (2), remember that some nuts have reverse thread. Make sure to unlock the nut in the proper rotational direction.

NOTE: The parallelism adjustment of the front tracks is very important and is directly linked to the system components' longevity. Users must follow closely the adjustment and verification recommendations contained in this publication.

NOTE: Once the parallelism adjustment of the front tracks is completed, check the measurements once more to confirm the adjustment.

Méthode d'ajustement

Pour effectuer l'ajustement sur le UTV, 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 15.

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

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

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

Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

Dimension A: Measure the distance which separates the external plastic wheels of the front axle on the front track systems. See Figure 16 and Figure 17.

Mesure A : Mesurer la distance entre les roues de plastique extérieures de l'essieu le plus à l'avant des systèmes de chenille avant. Voir les Figure 16 et la Figure 17.

Figure 16(Distance between the front plastic wheels / distance entre les roues de plastique avant)

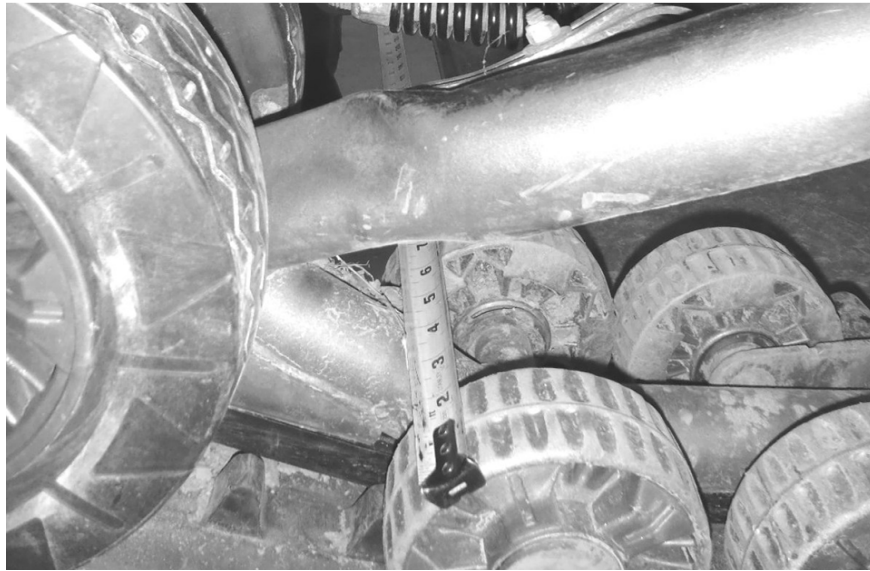
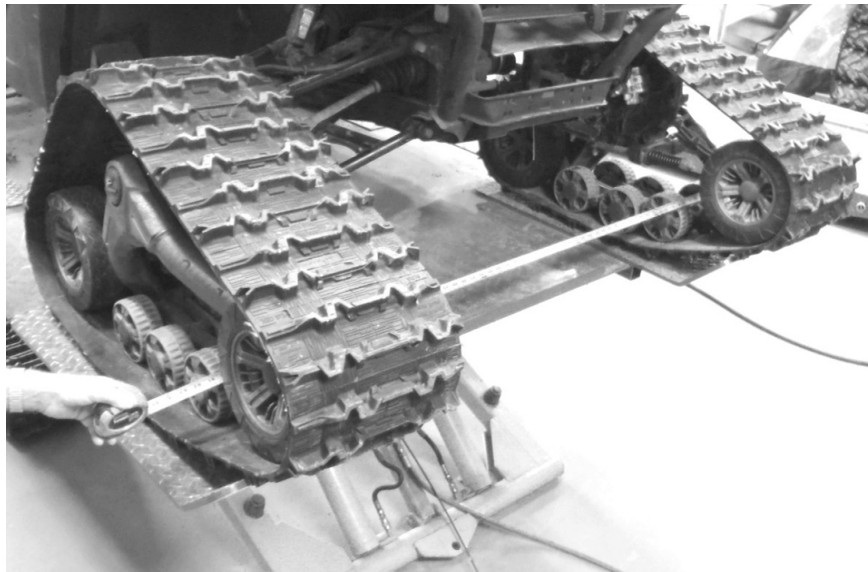


Figure 17(Distance between the front plastic wheels / distance entre les roues de plastique avant)



Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

Measure B: Measure the distance which separates the external plastic wheels of the rear axle on the front track systems. See Figure 18 and Figure 19.

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

Figure 18(Distance between the rear plastic wheels / distance entre les roues de plastique arrière)

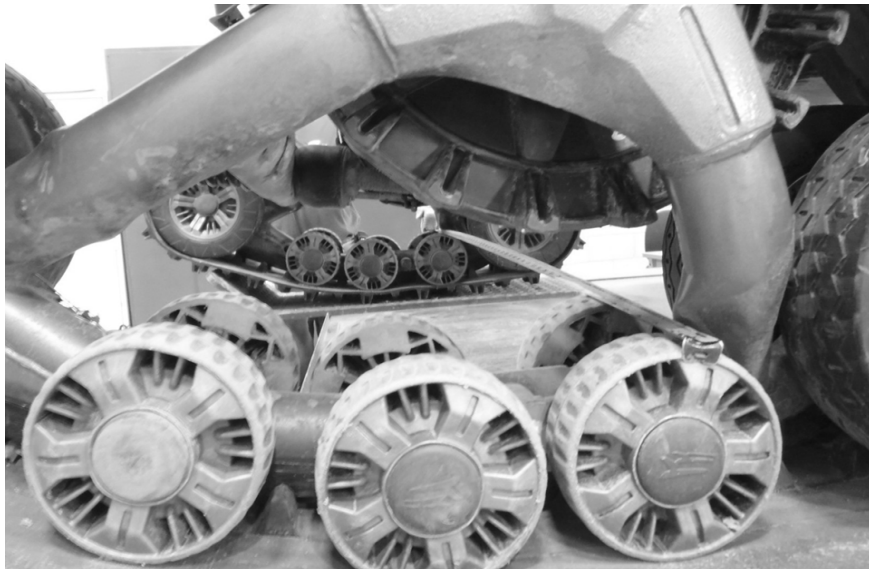
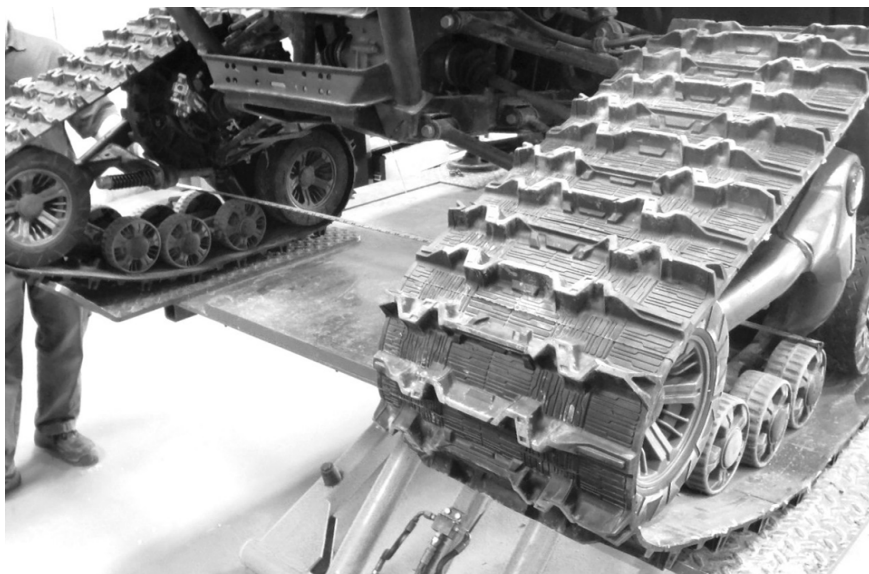


Figure 19(Distance between the rear plastic wheels)

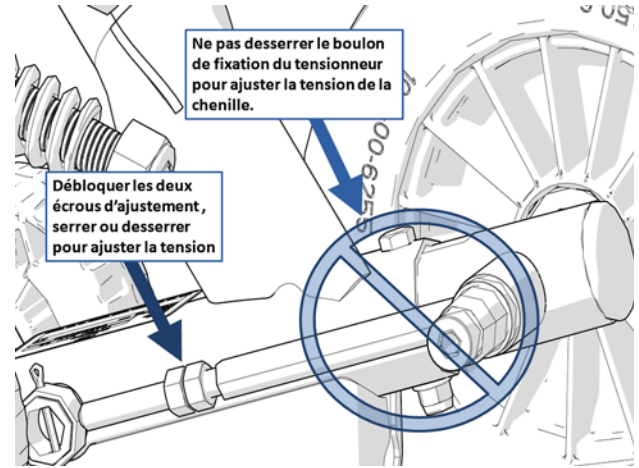
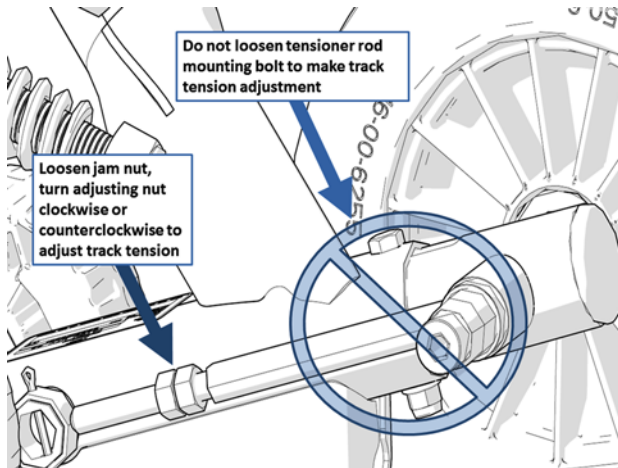


Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

TRACK TENSION / TENSION DES CHENILLES

Adjust the rubber track tension by turning the adjusting nuts (item 1 on Figure 20) of the track tensioner.

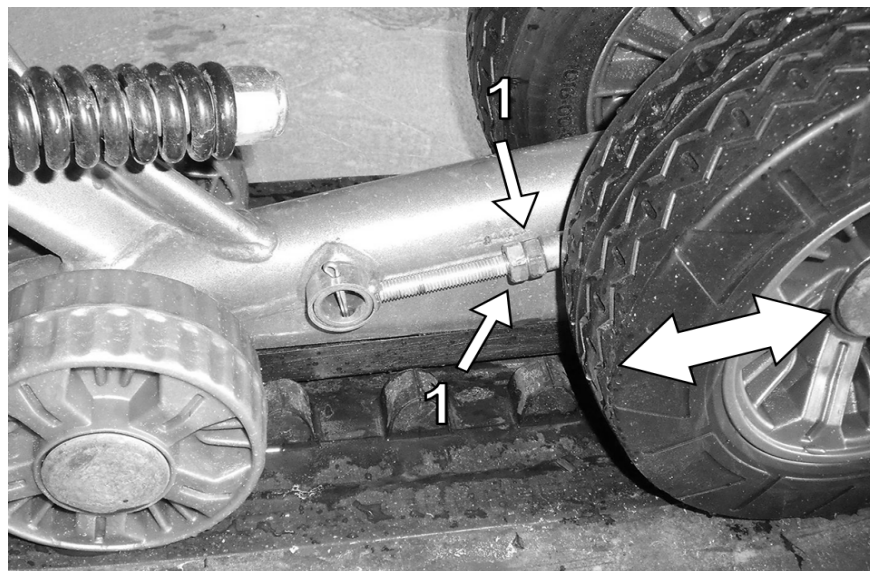
Ajuster la tension de la chenille en tournant les écrous de réglage (article 1 à la Figure 20) du tendeur de chenille.



WARNING : The tensioner mounting bolt must never be loosened while adjusting the track tension. This bolt is designed for assembly and alignment of the tensioner with the frame. The tensioner must always be realigned when this bolt is loosened.

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 20



Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

The following table indicates the force (1) applied and the deflection (2) which must occur according to the conditions of use.

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

Figure 21

Track / Chenille	Force	Deflection / déflexion
Front / avant	11 kg (24 lbs)	19 mm ($\frac{3}{4}$ in)
Rear / arrière	11 kg (24 lbs)	19 mm ($\frac{3}{4}$ in)

NOTE: Tool 1, used in Figure 23 and shown below in Figure 22, can be bought through an authorized Camoplast Hi-Performance Tracks dealer. The brand is Gates Corporation and the Camoplast part number is 2000-00-3125.

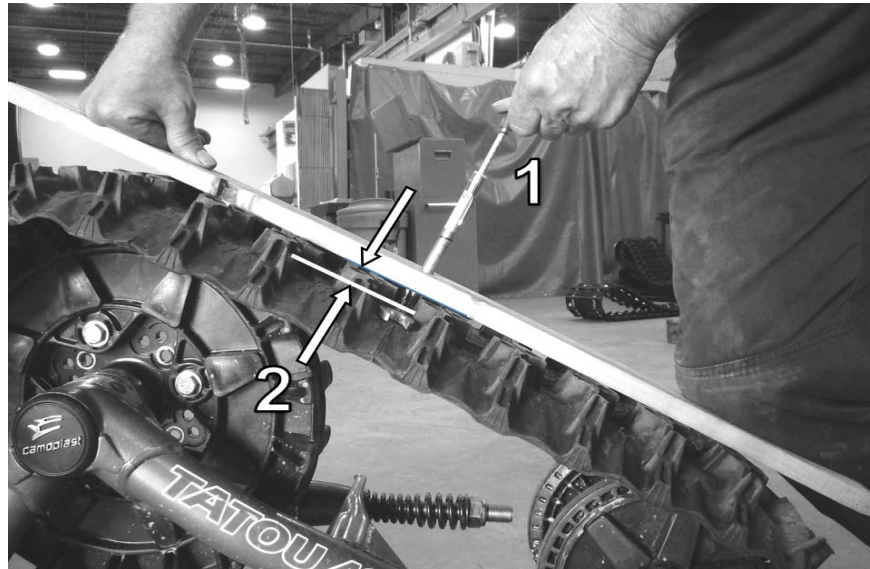
NOTE: L'outil 1 utilisé à la Figure 23 et montré à la Figure 22 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire autorisé Camoplast Chenilles Haute Performance. La marque est Gates Corporation et le numéro de pièce Camoplast est 2000-00-3125.

Figure 22



Adjustment recommendations / Recommandations d'ajustement

Figure 23



Basic Tuning:

1. A higher rubber track tension reduces the risk of “derailing” and reduces drive “ratcheting” (severe use only).
2. A lower rubber track tension provides better performance, better rolling and better fuel economy (recreational use).

Principes de réglage :

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

TEST RUN AND FINAL CHECK / ESSAI ROUTIER ET VÉRIFICATION FINALE

Ride at slow speed for about 1.5 to 3 km. Evaluate track system performance and re-adjust as required

Conduire le véhicule à basse vitesse sur une distance de 1,5 à 3 km . Évaluer le rendement des systèmes et ajuster ensuite, au besoin

CAUTION : Minor installation problems could present themselves on some vehicles due to interference between system components and the vehicle. Refer to the section entitled “Completion” of the Installation Guidelines for instructions on how to work out these installation problems.

ATTENTION : Sur certains véhicules, des problèmes mineurs d'interférence entre des composantes du système et le véhicule peuvent survenir lors de la pose des systèmes de traction. Afin de compléter convenablement l'installation, consulter la section « COMPLÉTER L'INSTALLATION » des Directives d'installation pour effectuer les modifications nécessaires au bon fonctionnement du système.

**CAMOPLAST T4S UTV TRACK SYSTEMS
INSTALLATION AND ADJUSTMENT CHECKLIST**

**** Steps in this checklist are laid out in logical order. They should be performed in succession to optimize the track system installation on the vehicle. ****

1 - COMPONENT INSTALLATION

✓

A - INSTALLATION OF REAR ANCHOR

* Refer to Installation Guidelines section entitled "Rear track systems"

B - INSTALLATION OF FRONT ANCHOR

* Refer to Installation Guidelines section entitled "Front track systems"

C - INSTALLATION OF STEERING LIMITERS (if applicable)

* Refer to Installation Guidelines section entitled "Front track systems" . ** Do not adjust the Steering Limiter sets before having adjusted the tracks' angle of attack.

2 - COMPONENT ADJUSTMENT

A - ANGLE OF ATTACK

* Refer to Adjustment Recommendations section entitled "Angle of attack"

B - TRACK ALIGNMENT

* Refer to Adjustment Recommendations section entitled "Track alignment"

C - TRACK TENSION

* Refer to Adjustment Recommendations section entitled "Track tension"

D - STEERING LIMITER ADJUSTMENT (if applicable)

* Refer to Installation Guidelines section entitled "Front track systems"

3 - INTERFERENCE CHECK

IN THE EVENT OF INTERFERENCE BETWEEN THE VEHICLE AND TRACK SYSTEM, SOME PARTS ON THE VEHICLE MAY HAVE TO BE REMOVED OR MODIFIED, OR A LIFT KIT MAY HAVE TO BE INSTALLED. IF APPLICABLE, SEE INSTALLATION GUIDELINES SECTION ENTITLED "COMPLETION".

4 - TEST RUN

1.5 - 3 KM (1 OR 2 MILES) TEST RUN

5 - POST TEST RUN FINAL CHECKS

A - ANGLE OF ATTACK

* Refer to Adjustment Recommendations section "Angle of attack"

B - ALIGNMENT

* Refer to Adjustment Recommendations section "Track alignment"

C - TRACK TENSION

* Refer to Adjustment Recommendations section "Track tension"

**CAMOPLAST T4S - SYSTÈMES DE TRACTION POUR UTV
INSTALLATION ET AJUSTEMENTS - LISTE DE VÉRIFICATION**

**** Les étapes de cette liste de vérification sont présentées par ordre logique. Elles doivent être complétées une à la suite de l'autre pour optimiser l'installation des systèmes de traction sur le véhicule. ****

1 - INSTALLATION DE COMPOSANTES

✓

A - INSTALLATION DES ANCRAGES ARRIÈRE

* Consulter la section « Systèmes de traction arrière » des Directives d'installation.

B - INSTALLATION DES ANCRAGES AVANT

* Consulter la section « Systèmes de traction avant » des Directives d'installation.

C - INSTALLATION DES LIMITEURS DE DIRECTION (si applicable)

* Consulter la section « Systèmes de traction avant » des Directives d'installation. ** Ne pas ajuster les limiteurs de direction avant d'avoir ajusté l'angle d'attaque des chenilles.

2 - AJUSTEMENT DE COMPOSANTES

A - ANGLE D'ATTAQUE DES CHENILLES

* Consulter la section « Angle d'attaque » des Recommandations d'ajustement

B - ALIGNEMENT DES CHENILLES

* Consulter la section « Alignement des chenilles » des Recommandations d'ajustement

C - TENSION DES CHENILLES

* Consulter la section « Tension des chenilles » des Recommandations d'ajustement

D - AJUSTEMENT DES LIMITEURS DE DIRECTION (si applicable)

* Consulter la section « Systèmes de traction avant » des Directives d'installation.

3 - VÉRIFICATION DE L'INTERFÉRENCE

EN CAS D'INTERFÉRENCE ENTRE LE VÉHICULE ET LES SYSTÈMES DE TRACTION, CERTAINES PIÈCES DU VÉHICULE DEVRONT POSSIBLEMENT ÊTRE DÉINSTALLÉES OU MODIFIÉES, OU ENSEMBLE DE SOULÈVEMENT SERA REQUIS. SI APPLICABLE, CONSULTER LA SECTION « COMPLÉTER L'INSTALLATION » DE LA DIRECTIVE D'INSTALLATION.

4 - ESSAI ROUTIER

ESSAI ROUTIER SUR 1.5 - 3 KM (1 - 2 MILLES)

5 - VÉRIFICATIONS FINALES APRÈS L'ESSAI ROUTIER

A - ANGLE D'ATTAQUE DES CHENILLES

* Consulter la section « Angle d'attaque » des Recommandations d'ajustement

B - ALIGNEMENT DES CHENILLES

* Consulter la section « Alignement des chenilles » des Recommandations d'ajustement

C - TENSION DES CHENILLES

* Consulter la section « Tension des chenilles » des Recommandations d'ajustement