

PROSPECTOR PRO UTV

UTV TRACK KIT

2014



9925024 - VERSION A

USER MANUAL



TABLE OF CONTENTS

SAFETY	1
GENERAL INFORMATION	4
HINTS AND TIPS	4
USING THE UTV WITH TRACKS	5
INSTALLATION, REMOVAL AND RE-INSTALLATION	16
ADJUSTMENTS	20
INSTALLATION OF A RUBBER TRACK	35
BREAK-IN PERIOD	38
MAINTENANCE SCHEDULE	39
LUBRICATION	44
TORQUE SPECIFICATIONS	54
STORAGE	54
WEAR	55
TROUBLESHOOTING	60
SERIAL NUMBER LOCATION	61
"CE" DECLARATION OF CONFORMITY	62
PARTS LISTS	middle pages

SAFETY

SAFETY

This guide uses the following symbols to emphasize particular information :

WARNING

Indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

CAUTION: Indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, may result in damage to vehicle components.

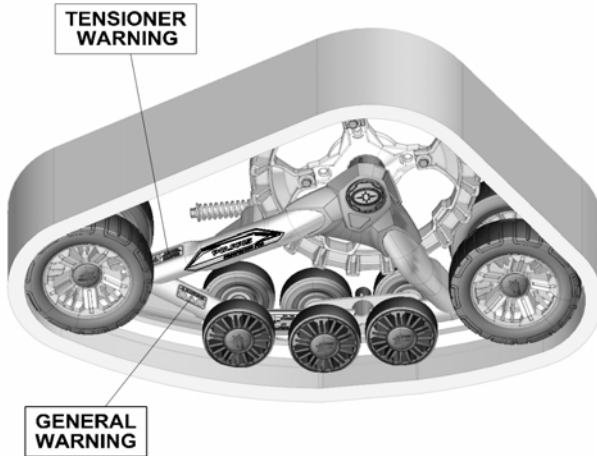
NOTE: Indicates supplementary information.

IMPORTANT

Please read carefully each part of this document as well as model specific Installation Guidelines prior to assembling, installing and using the track system.

WARNING STICKERS

On track system frames, you will find the warning stickers shown in the illustration below. Read the stickers carefully and understand them before using the track systems. They contain important information about safety and proper operation of the track systems.






Do not remove the warning stickers from the frame. If a sticker is damaged, have it replaced by an authorized Polaris dealer.

GENERAL WARNING



SAFETY

	<p>USER MANUAL - Every user must read the <i>User Manual</i> before attempting to operate a vehicle equipped with track systems. If track systems are sold or in any way transferred to a new user, the <i>User Manual</i> must also be transferred to the new user.</p>
	<p>MOVING PARTS - Hands or fingers caught between moving parts of the equipment present a danger to life or limb. Turn motor off before servicing track systems.</p>
	<p>"MAINTENANCE SCHEDULE" SECTION OF USER MANUAL - Follow instructions contained in the Maintenance Schedule section of the <i>User Manual</i> to ensure safe and long-lasting operation of track systems.</p>

TENSIONER WARNING



TENSIONER BOLT WARNING - If track tension adjustment is required, do not loosen the tensioner assembly bolt under any circumstance. The bolt is used to assemble and align the tensioner with the frame. Tensioner re-alignment is necessary if this bolt is loosened.

GENERAL INFORMATION

All figures, information or photos presented in this document are up to date at the time of publication. However, they may change without notice.

Read and follow indications of the UTV user manual and installation guidelines carefully. Their contents remains applicable after installing of the System.

This document should be read by every person who drives the UTV equipped with the System.

This document is an integral part of the System. Pass it along to any new System owner.

Consult legal authorities where you drive your UTV equipped with the System before usage to ensure that you respect all applicable laws and regulations.

UTV track systems are designed to reduce ground pressure and increase vehicle traction. However, during normal operating conditions, vehicle speed will be reduced, compared to a wheeled vehicle.

HINTS AND TIPS

Before leaving for an excursion, make sure you have the following within arms reach: 13 mm, 14 mm, 15 mm, 16 mm, 17 mm, and 19 mm wrenches, an axe, a shovel, a tow cable, a lifting jack and an adjustable wrench.

Generally, the slower you go, the better the traction will be.

When riding on excursions on unknown or remote terrain, make sure you have a cellular phone or satellite phone, a first aid kit and spare parts in your possession.

When driving off trails, always be cautious to the presence of hidden obstacles.

When driving in deep snow, do not intentionally spin the track (tracks keep on turning while the vehicule does not).This could cause the vehicle to get stuck.

USING THE UTV WITH TRACKS

When using a vehicle equipped with track systems, it is important to observe the safety recommendations. As driving a vehicle equipped with track systems is different from driving a vehicle with wheels, it is strongly recommended that the safety guidelines provided below are followed to prevent any accidents and serious malfunctions that could affect the occupants, the vehicle or the track systems from occurring.

NOTE: Non-compliance with usage recommendations can lead to a warranty claim refusal.

Pre-use verification



⚠ WARNING

Before each ride make sure that the wheels and moving parts of the system are free and that they are not frozen or stuck onto the frame.

Steep descents



⚠ WARNING

It is not advisable to change direction during steep descents. This can lead to a serious malfunction of the UTV's steering system and track systems. During a steep descent, it is advisable to keep the handlebar in a forward direction and to begin turning when the UTV is on flat ground, thus to avoid subjecting the components of the vehicle and the system to any high stress.

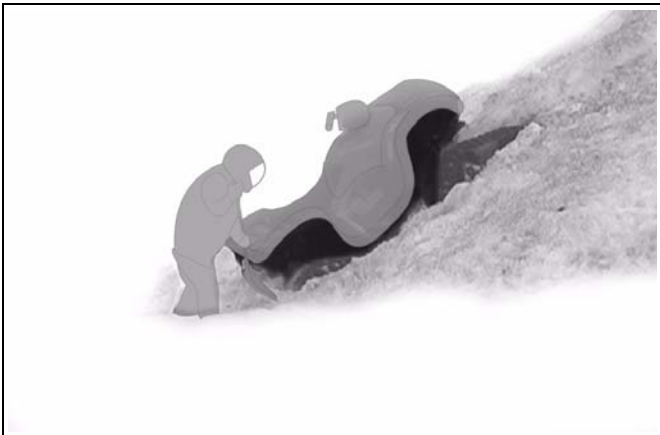


Descending and being stuck in reverse



⚠ WARNING

If the rear track systems get stuck in the snow, avoid moving or towing the vehicle in reverse to ease it from its position, as this could lead to a malfunction of the systems. If possible, move it in the forward direction to free it from the snow. It is advisable to remove the snow from the top of the rear track systems and to compact it using your feet, behind the systems to dislodge the track. Shovelling remains the best alternative in this situation.

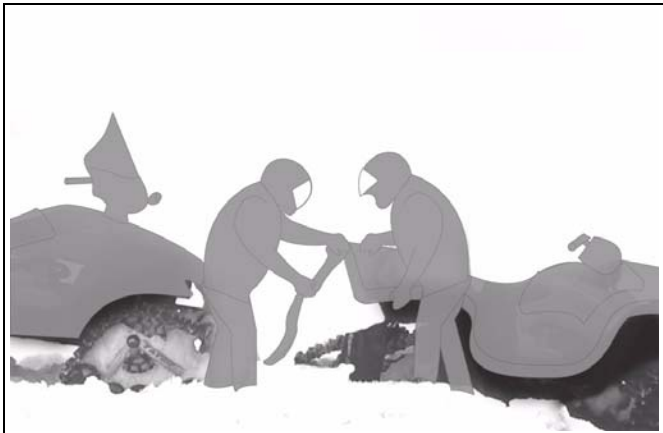


Towing a vehicle out of the snow



⚠ WARNING

If your vehicle must be towed out of the snow, never tow it in the direction in which it sank. Tow the vehicle in the direction of the trail it left as it became stuck.



Driving over an obstacle



Driving over a steep ridge



⚠ WARNING

It is not advisable to attempt to drive over an obstacle, such as a tree trunk, big rock or steep ridge that could lodge itself between the front and the rear track systems and immobilize the vehicle. The best option remains to bypass this type of obstacle.

Driving over an obstacle of more than 30 cm [12 in]



⚠ WARNING

It is not advisable to attempt to drive over an obstacle taller than 30 cm [12 in], such as a tree trunk, stump or big rock. If the situation occurs, insert a log or a rock to lower the height of the obstacle and facilitate driving over this obstacle.



Exceeding the anti-rotation stroke on rough terrain



⚠ WARNING

Never exceed anti-rotation stroke of the front and rear track systems, system or vehicle failure may occur. It is recommended to drive on a surface on which the track system is always fully supported.



Sharp turns in locked 4x4 mode



⚠ WARNING

Never do sharp turns in locked differential 4x4 mode on a sticky terrain without lubrication. The track system is designed to slip into the drive system, keeping the vehicle from being overloaded.

NOTE: Some vehicles do not have unlocked 4x4 mode on the rear differential. These vehicles should avoid the situation described above and take wider turns instead.

Jumping



⚠ WARNING

It is strictly forbidden to jump with vehicles equipped with track systems. These systems were not designed to carry out this type of operation. An UTV equipped with the System must never be used for the following activities: races, rallies, jumps, stunts, acrobatics or any other extreme applications.

Location of the towing cable

WARNING

If your vehicle must be towed out of the snow, do not secure the cable on the track systems to tow the vehicle, the towing cable must be fixed on the vehicle frame.

Special recommendations

WARNING

Never exceed vehicle cargo and tow capacity specified by your vehicle manufacturer on any type of terrain.

WARNING

In loaded / working mode (100 kg and over) reduce significantly your speed and be extra careful on rough terrain.

WARNING

Reduce your speed at all times, a track system installed on your vehicle doesn't have the same absorption capacity as manufacturer's tires.

WARNING

Always operate in 4x4 mode, this significantly reduces possibility of derailing in any conditions.

WARNING

It is the driver's responsibility to verify that the air intake of the vehicle is well adapted to weather conditions and is not blocked by snow accumulation.

WARNING

The driver must remain vigilant and cautious at all times. Powder snow and mud can hide dangerous obstacles.

USING THE UTV WITH TRACKS

WARNING

When travelling in groups, people driving behind vehicles equipped with a track system should be warned, as the tracks can propel dangerous objects. Be especially cautious on “rocky” trails.

WARNING

Adapt your driving style to surrounding conditions (weather, traffic, etc.) and to your driving abilities.

WARNING

Allow for a greater braking distance and periodically apply the brakes while driving to prevent ice buildup on brake components.

WARNING

Always follow the UTV manufacturer's safety rules and regulations regarding, for example passengers transportation, maximum loads, etc.

WARNING

It is the driver's responsibility to follow the recommended scheduled maintenance further described in this manual.

INSTALLATION, REMOVAL AND RE-INSTALLATION

WARNING

Never place body parts under the vehicle unless it is securely placed on appropriate stands. Severe injuries could occur if the vehicle collapses or moves. Do not use a lifting device as a secure stand.

Always follow good shop practices. The place where you will be working must be security, clean, bright and well ventilated. If you are to use a floor jack, never use it as a stand. Always use appropriate stands. To avoid vehicle movement during operations, place blocks behind wheels that remain in contact with the ground. These recommendations also apply when removing parts.

WARNING

Before beginning the installation, ensure you that the vehicle is immobilized and that the engine is stopped.

WARNING

To avoid any possibilities of burn, leave time at the engine and the exhaust to cool before beginning the installation of the system.

Read this manual before proceeding with the installation work. Read Installation Guidelines included with the System for installation instructions dedicated to your UTV model.

When the system is removed and when the wheels are reinstalled on vehicle, make sure that you reinstall all the components of origin (wheels, guards, etc.) such as they were in the initial condition on the vehicle.

INSTALLATION, REMOVAL AND RE-INSTALLATION

⚠ WARNING

To avoid any injury to your hands during the manipulation of the systems, we recommend you to manipulate the systems at places indicated in following figure (near to hub and near to the anchoring of the anti-pivot).



Installation

Execute all tasks described in *Installation Guidelines* specific to the vehicle model. Then, proceed to adjust the angle of attack, alignment and track tension as described in this manual. Test drive and the adjustments must be verified second time after the first use, re-adjust as required.

Removal

CAUTION: Leaving anchor brackets attached to suspension arms while the UTV rides on wheels can result in grave damage to the vehicle. Never leave on the vehicle components other than the skid plate and foot rest reinforcement parts.

Using a lifting device, raise the UTV and install appropriate stands. Ensure that the vehicle is immobilized and safe to work on.

INSTALLATION, REMOVAL AND RE-INSTALLATION

- Unbolt top (1) and bottom (2) part of anchor bracket assembly and remove it from the suspension arm.

NOTE: Leave anchor bracket (2) attached to the stabilizing rod (3).

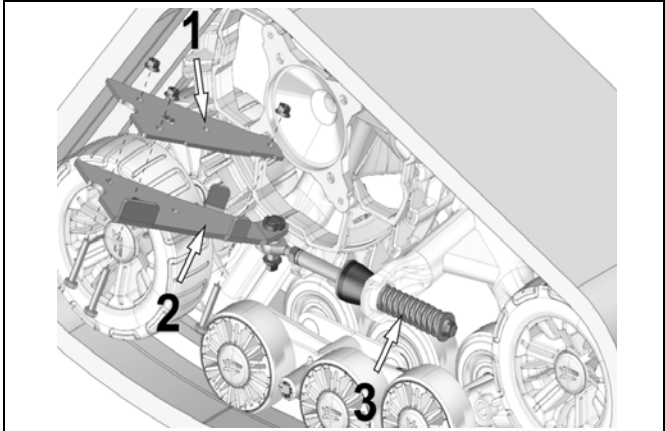


Figure 1

- Remove track systems.
- Re-install wheels.

INSTALLATION, REMOVAL AND RE-INSTALLATION

Re-installation

Always clean wheel hubs on the UTV before installing wheels or track systems.

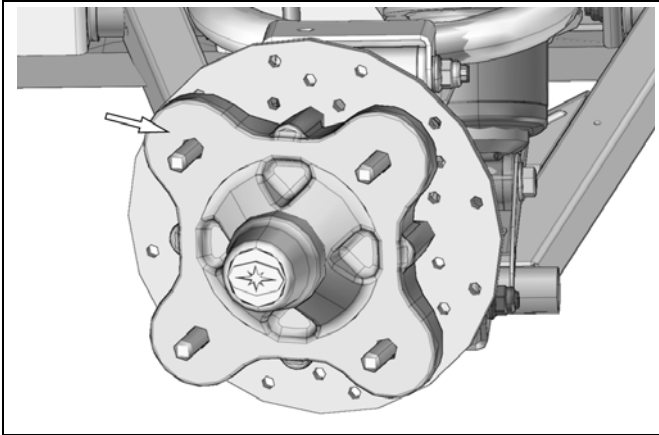


Figure 2

NOTE: Clean wheel hubs.

- Re-install track systems at the rear.
- Re-install track systems at the front.
- Tighten the fasteners in an alternate crosswise pattern to the torque recommended by the manufacturer.
- Verify track tension. Adjust if required.
- Verify angle of attack. Adjust if required.
- Verify alignment. Adjust if required.

NOTE: For more information on installation procedures, refer to the "Installation Guidelines" specific to your vehicle model.

ADJUSTMENTS

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 the each track systems must be re-verified. Bad adjustments can decrease the performance of the system and create premature wear of certain components

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

Angle of attack for front track systems

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

- Orient the steering wheel and the track systems straight ahead
- Temporarily apply pressure to the front of the track to make sure that it stays flat on the ground
- Stabilizing arm (1) must be attached to the front anchor bracket (2) installed on the vehicle. See Figure 3.

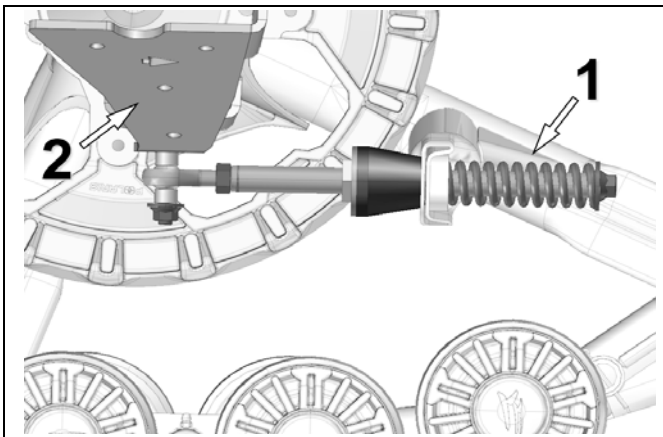


Figure 3

ADJUSTMENTS

- Verify that spring assembly bolt is tightened to the recommended torque [40 N•m] (1) and that stabilizing arm components are installed in the correct order. See Figure 4.

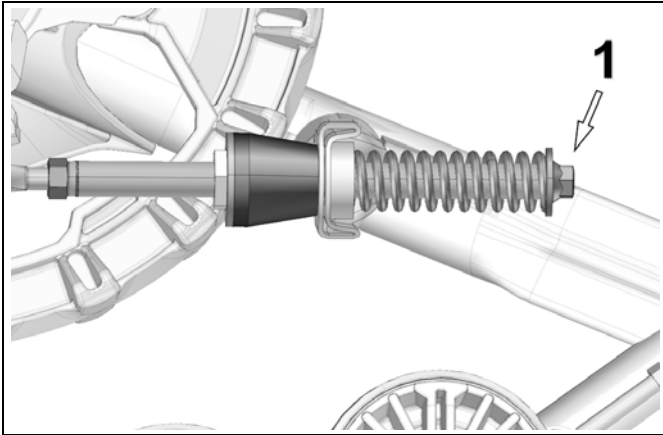


Figure 4

- Position a flat bar across both rear wheels of front track system and measure from the ground up to flat bar as shown on Figure 5.

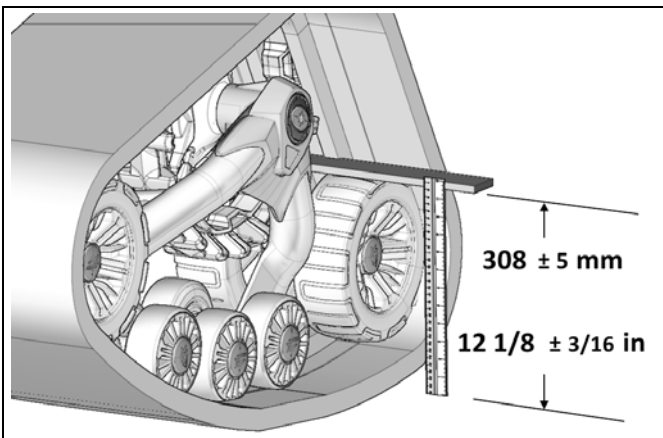


Figure 5

ADJUSTMENTS

- Loosen jam nut (1). Adjust length of rod end (2) by rotating the stabilizing arm (3), to obtain **308 mm [12 1/8 in.]** above the ground. Refer to Figure 6.

NOTE: Before each measurement, temporarily apply light pressure to the front of the track to make sure that it stays flat on the ground.

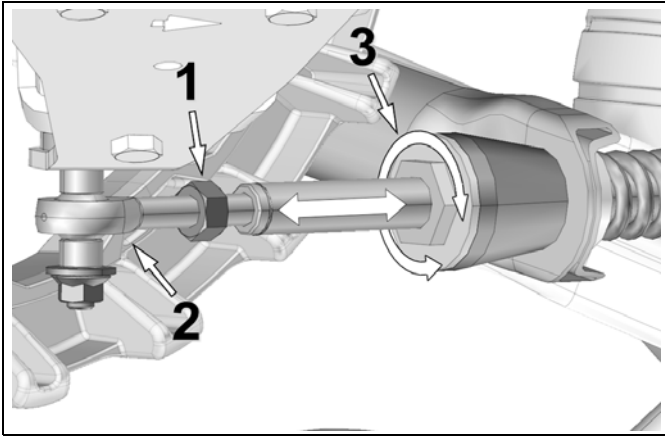


Figure 6

- When angle of attack is correctly set, tighten the jam nut (1) back against the stabilizing arm. See Figure 7.

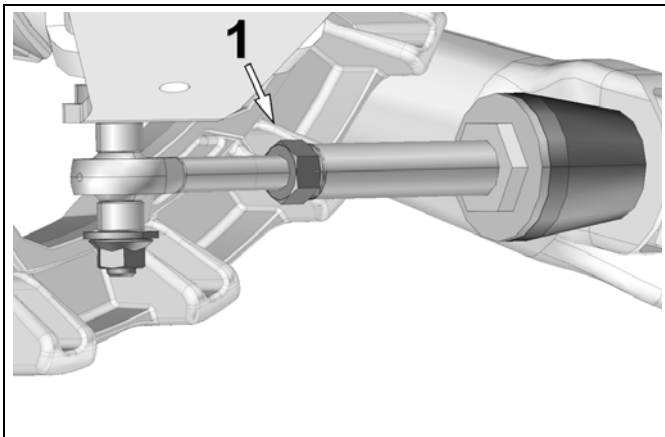


Figure 7

ADJUSTMENTS

Basic Tuning (front track systems):

- An adjustment setting of more than **308 mm [12 1/8 in]** measured with the flat bar, provides easier steering and produces a wobbling effect at high speed.
- An adjustment of less than **308 mm [12 1/8 in]** measured with the flat bar, results in harder steering and more stability at high speed.

NOTE: Once adjustment of the angle of attack on the front systems is completed, verify once again to confirm the adjustment.

Angle of attack for rear track systems

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

- Stabilizing arm (1) must be attached to the rear anchor bracket (2) installed on the vehicle. See Figure 8.

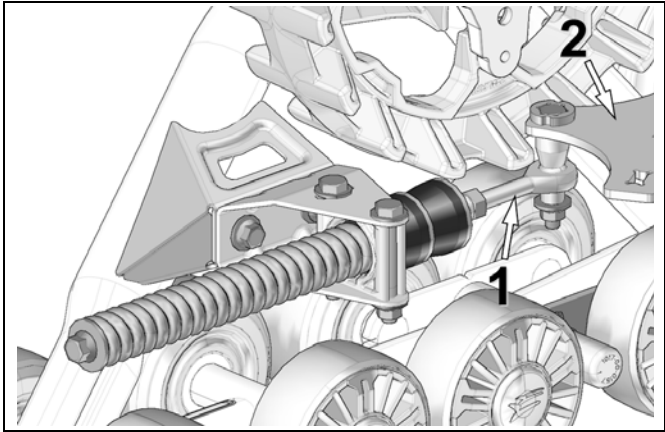


Figure 8

- Verify that the spring assembly bolt (1) is tightened to the recommended torque [40 N•m] and that stabilizing arm components are in the correct order. See Figure 9.

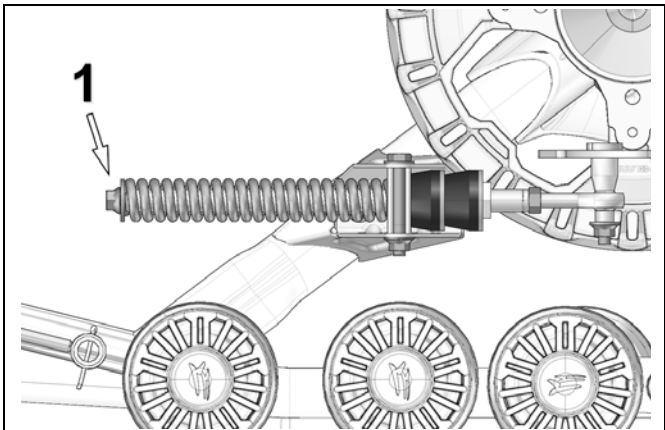


Figure 9

ADJUSTMENTS

- Loosen anti-rotation bracket bolts (1) and (2) to allow the anti-rotation retainer (3) to rotate on its axis. See Figure 10.

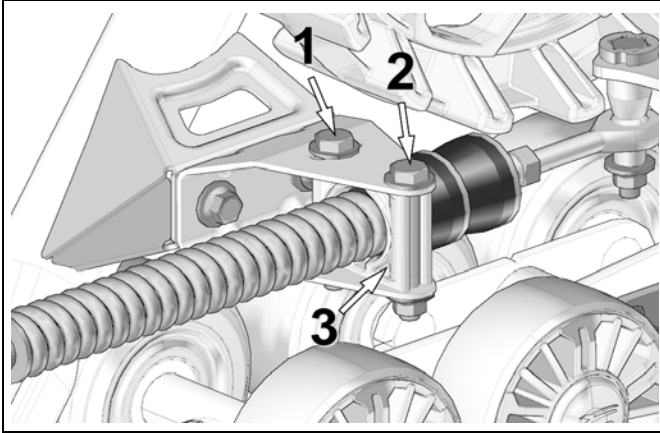


Figure 10

- Loosen jam nut (1). Rotate the stabilizing arm to adjust length of rod end so that no pressure is applied to the rubber cone. (2). Refer to Figure 11.

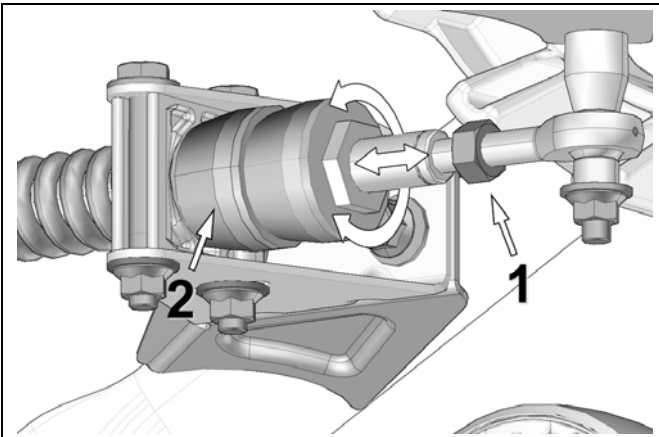


Figure 11

ADJUSTMENTS

- Position the anti-rotation retainer plate at 90° (perpendicular) with the stabilizing rod. Tighten the two anti-rotation bracket mounting bolts (1 and 2) to 50 N•m of torque. Refer to Figure 12.

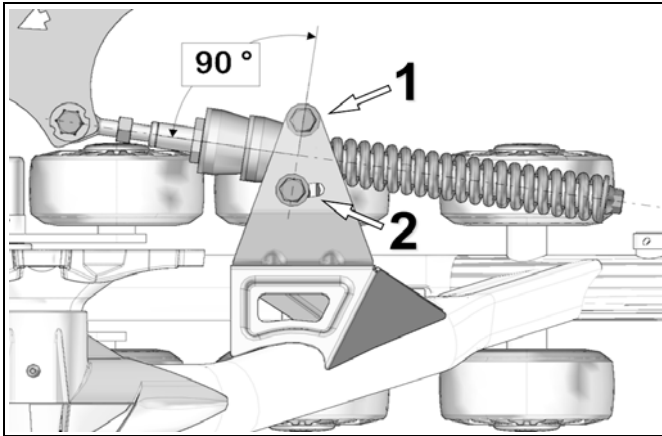


Figure 12

- Turn stabilizing arm nut to adjust length of rod end (1) and get rubber cone (2) to apply light pressure on anti-rotation retainer (3) plate. See Figure 13.

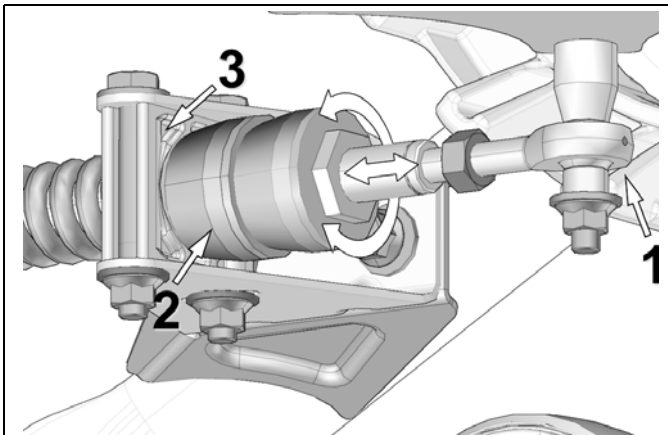


Figure 13

ADJUSTMENTS

- Re-tighten jam nut (1) when adjustment is complete. See Figure 14.

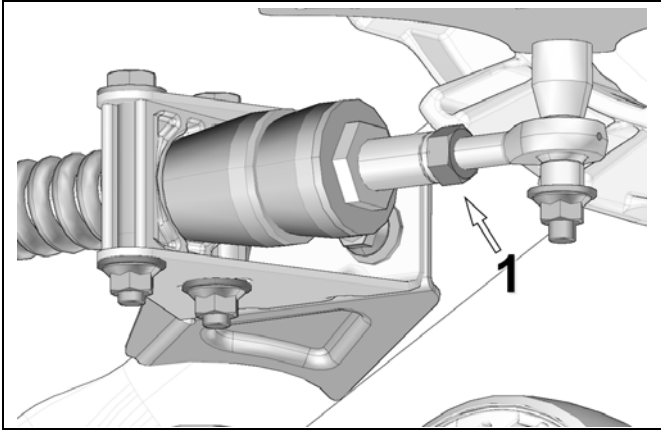


Figure 14

NOTE: Once adjustment of the angle of attack on rear systems is complete, verify once again to confirm the adjustment setting.

Basic tuning (rear track systems):

- A wider gap between rubber cone bushing and retainer plate provides better obstacle climbing and floatation capability in powdered snow while moving **forward**.
- Compressing the rubber cone bushings helps prevent contact with footrest. Rubber cones too compressed **adversely affect operation** of the track systems.

Alignment

Parallelism must be adjusted with the UTV on the ground, driving the vehicle forward about 3 m [10 ft] and measuring toe-in distance. Refer to Figure 15.

NOTE: Every time the measurement has to be verified, drive in reverse, then, drive forward again on about 3 m [10 ft].

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

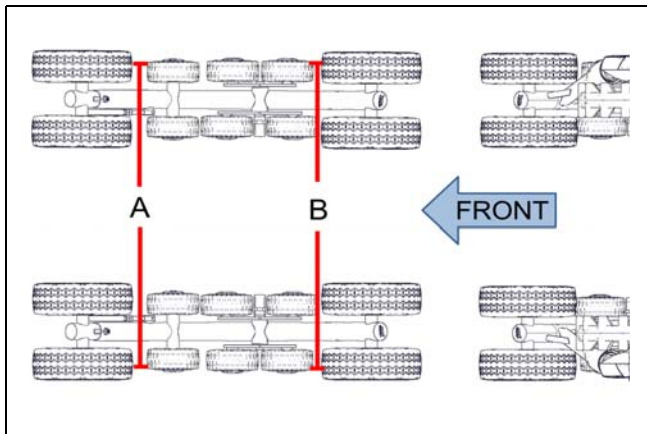


Figure 15

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

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

Dimension A must be equal to or greater than **Dimension B** by not more than 3 mm [$\frac{1}{8}$ in].

$$\mathbf{A - B = 0 \text{ to } 3 \text{ mm } [\frac{1}{8} \text{ in}]}$$

ADJUSTMENTS

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 setting in the parallelism provides a higher degree of precision in the adjustment.

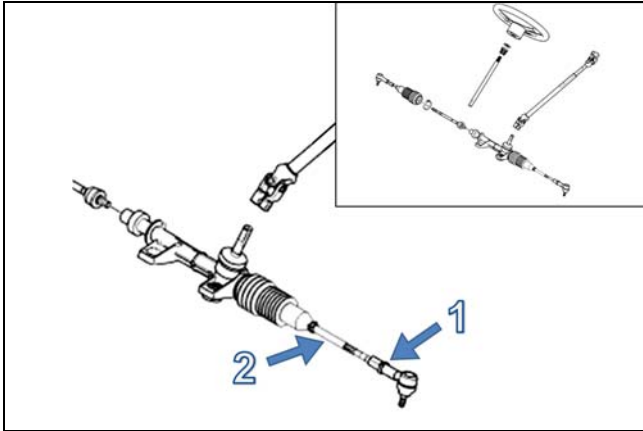


Figure 16

Method of adjustment

To adjust the UTV's steering system, first, loosen coupling rod nut (1), screw or unscrew the coupling rod (2) an equal number of revolutions on both sides of the vehicle. See Figure 16.

NOTE: Before loosening a coupling rod nut (1) on the vehicle's steering system, remember that some nuts have reverse threads. Make sure to unlock the nut in the proper rotational direction.

NOTE: The parallelism adjustment of the front track systems is very important and has a direct link with the longevity of the system components. Users must follow attentively the adjustment and verification recommendations of this manual.

NOTE: Once the parallelism adjustment of the front track systems is completed, verify once more to confirm the adjustment setting.

Measure A: Measure the distance which separates the external wheels of the front axle on the front track systems. See Figure 17 and Figure 18.

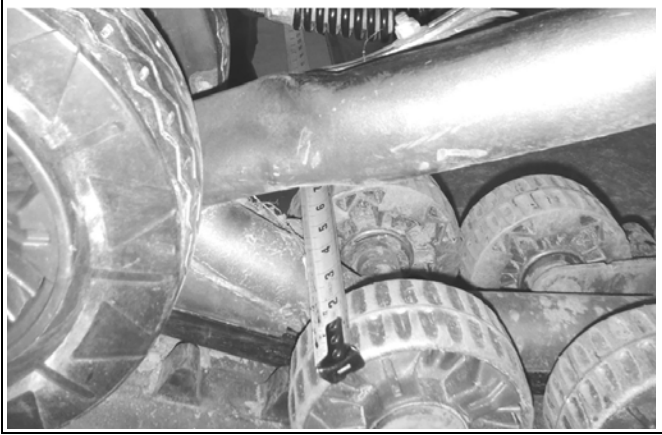


Figure 17 (Distance between the front axle wheels)

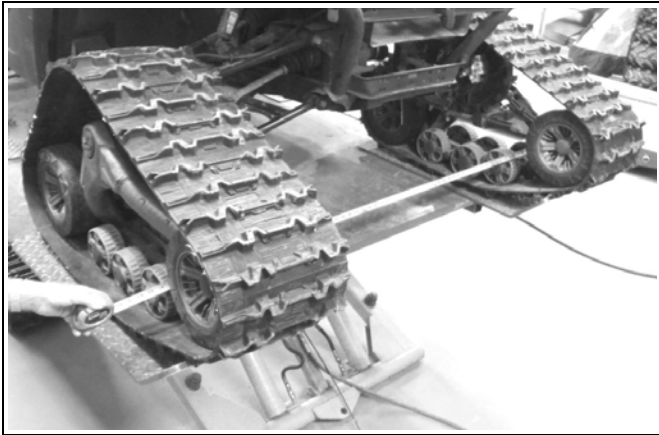


Figure 18 (Distance between the front axle wheels)

ADJUSTMENTS

Measure B: Measure the distance which separates the external wheels of the rear axle on the front track systems. See Figure 19 and Figure 20.



Figure 19 (Distance between the rear axle wheels)

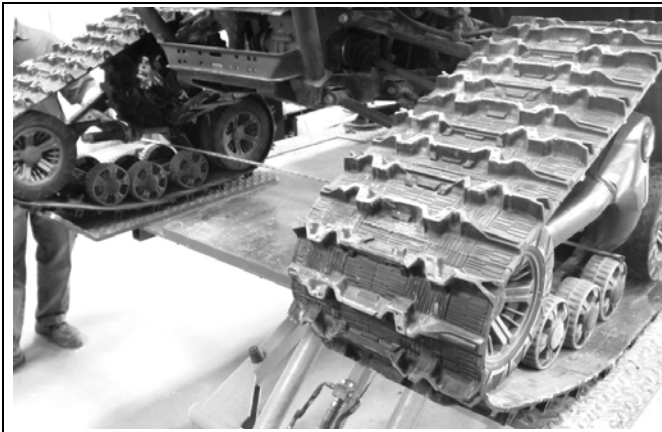


Figure 20 (Distance between the rear axle wheels)

Rubber track tension

WARNING

The tensioner assembly bolt must never be loosened when 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.

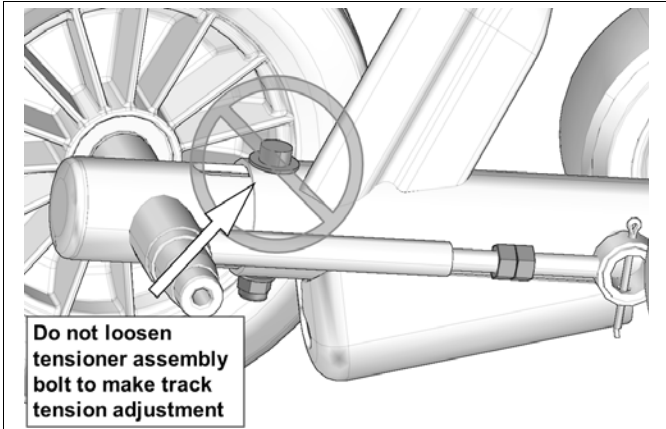


Figure 21

Loosen jam nut (1) and turn adjusting nut to set track tension. See Figure 22.

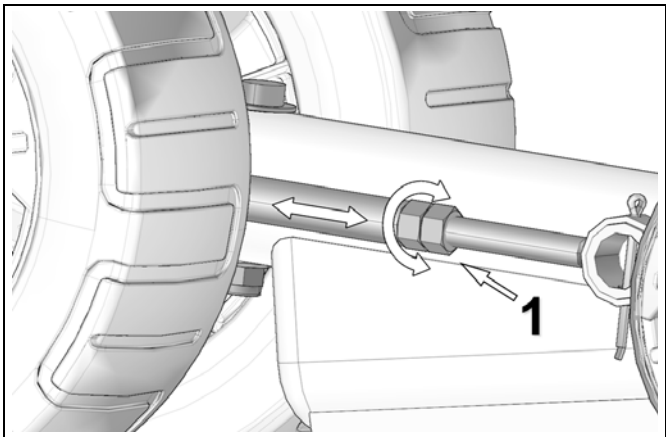


Figure 22

ADJUSTMENTS

The table below shows the force (1) applied and the deflection (2) which must occur depending on the conditions of use. Refer to Figure 24.

Track	Force	Deflection
Front	11 kg	19 mm
Rear	11 kg	19 mm

NOTE: Use a tension testing tool such as shown below in Figure 23.



Figure 23

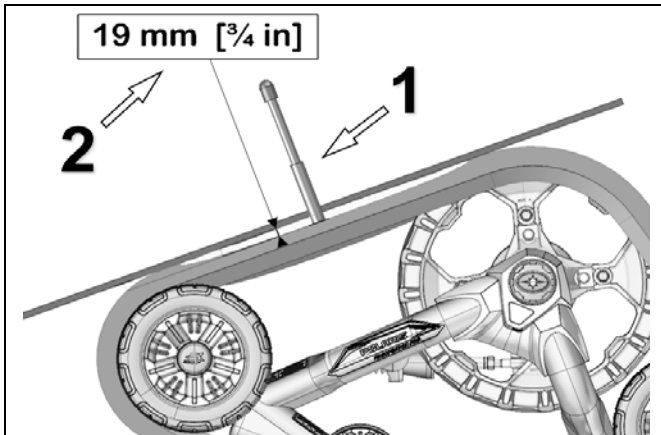


Figure 24

Basic tuning

- A higher rubber track tension reduces the risk of “derailing” and reduces drive “ratcheting”.

NOTE: Track tension set too high could cause premature wear on system components and is therefore not recommended.

- A lower rubber track tension provides better performance, a smoother ride and better fuel economy.

Final check

Ride at slow speed a distance of about 1.5 km [1 mile]. Evaluate track system performance and re-adjust as required.

INSTALLATION OF A RUBBER TRACK

WARNING

The tensioner assembly bolt must never be loosened when 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.

If possible, position the vehicle on a flat and level surface (or on a suitable lift device). Turn off the engine.

Proceed as follows:

- Set track tensioner to minimum position. See Figure 25.

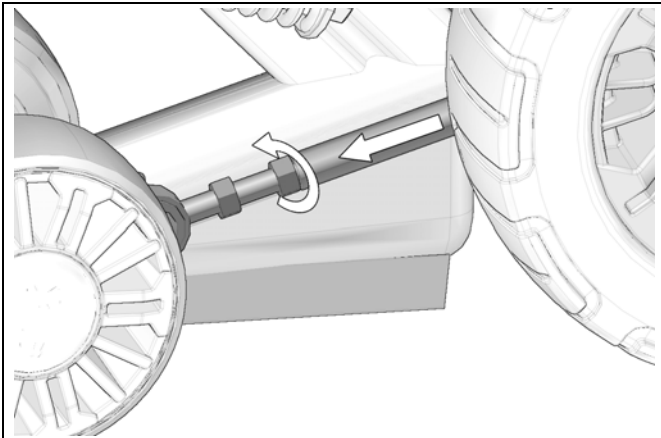


Figure 25

INSTALLATION OF A RUBBER TRACK

- Remove the two 241 mm wheels on track tensioner. See Figure 26.

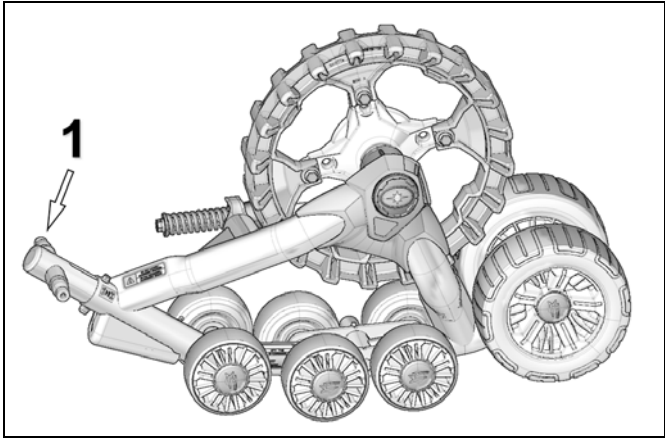


Figure 26.

- Install the rubber track. See Figure 27.

NOTE: Rear tracks can be installed in both directions of rotation. For front track installation, locate the direction of rotation indicator on the track.

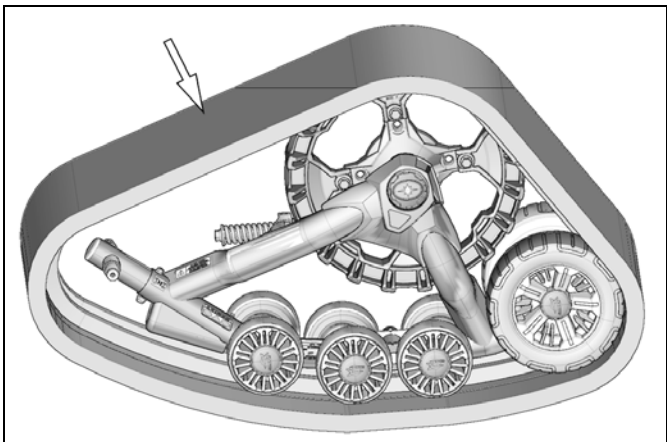


Figure 27

INSTALLATION OF A RUBBER TRACK

- Re-install the 241 mm wheels. See Figure 28.

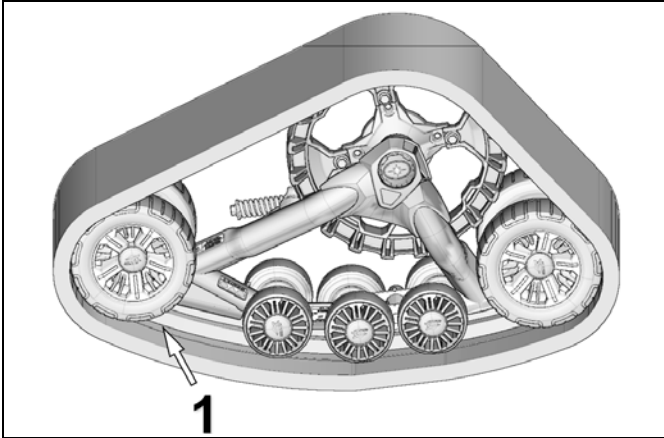


Figure 28

- Adjust track tension. Refer to 'Rubber track tension' on page 32.

BREAK-IN PERIOD

A break-in period is necessary in order to allow the components of the system to match themselves to each others.

During the break-in period (4 hours or 80 kilometers), follow these recommendations:

- Avoid running under dry and clean conditions. (For example: asphalt, hay or straw field, etc).
- Start sharp turns at very low speed: (10 km/h maximum real speed).

BREAK-IN PERIOD				
VERIFICATION	INSTALLATION	1ST HOUR 15 km/h MAX REAL SPEED	2ND HOUR 25 km/h MAX REAL SPEED	3RD HOUR 35 km/h MAX REAL SPEED
VISUAL INSPECTION	X	X	X	X
TRACK TENSION	X	X		
ANGLE OF ATTACK	X	X		
ALIGNMENT	X			X
BOLT TORQUE				X

A **GOOD** break-in period must be done in a lubricated environment such as water, mud, snow, soft soil, sand, dust, etc.

A **BAD** break-in period can generate smoke, odors of burned rubber as well as plastic deposits on the sprocket and/or the frame.

MAINTENANCE SCHEDULE

WARNING

Do not insert hands or feet into or near the System unless the engine is off, and the vehicle is stopped with the security brake engaged.

WARNING

Regular inspection, adjustment and lubrication of the track systems is essential to their good running order and safe operation. The user is responsible for maintaining and regularly adjusting their track systems. The “Maintenance” section provides the necessary information to perform adequate maintenance on the track systems.

WARNING

Failure to do regular maintenance at the prescribed intervals and perform the preventative adjustments indicated in the maintenance schedule can result in premature wear and important breakage on the track systems that will not be covered under the warranty. The user is responsible to follow the maintenance schedule provided by the manufacturer.

NOTE: Polaris Pure Accessory recommends not using a brake cleaning solvent to clean the track system. This may damage sealing components and stickers.

For optimum performance and maximum durability, please refer to the maintenance chart on the following page:

For more details on the maintenance program, consult *Maintenance specifications* on page 41.

MAINTENANCE SCHEDULE

MAINTENANCE	NORMAL WINTER CONDITIONS				
	INITIAL	EVERY 25 HOURS	EVERY 40 HOURS	EVERY 50 HOURS	EVERY 100 HRS / ANNUAL
SYSTEM - VISUAL INSPECTION	INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT
SYSTEM - ADJUSTMENTS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
SYSTEM - VEHICLE ALIGNMENT	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
SYSTEM - BOLT TORQUE	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
TRACK - TENSION	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
TRACK - WEAR	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
WHEELS - SIDE WEAR	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
WHEELS - BEARINGS	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
WHEELS - SEAL LUBRICATION	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
FRAME - HUB BEARINGS	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
FRAME - HUB BEARING SEAL	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
FRAME - TRACK GUIDE WEAR	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
FRAME - STABILIZERS	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
FRAME - CRACKS	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
S PROCKET - WEAR	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
ANTIROTATION - LUBRICATION	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
ANTIROTATION - BOLT TORQUE	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
ANTIROTATION - CRACKS, DEFORMATION	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
VEHICLE - SUSPENSION ARM BOLT TORQUE	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
VEHICLE - STEERING COLUMN	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST	ADJUST
INDUSTRIAL / COMMERCIAL USE / ABRASIVES CONDITIONS					
	INTERVALS				
	INITIAL	EVERY 25 HOURS	EVERY 40 HOURS	EVERY 50 HOURS	EVERY 100 HRS / ANNUAL
SYSTEM - VISUAL INSPECTION	INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT	CLEAN / INSPECT
SYSTEM - ADJUSTMENTS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
SYSTEM - VEHICLE ALIGNMENT	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
SYSTEM - BOLT TORQUE	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
TRACK - TENSION	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
TRACK - WEAR	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
WHEELS - SIDE WEAR	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
WHEELS - BEARINGS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
WHEELS - SEAL LUBRICATION	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
FRAME - HUB BEARINGS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
FRAME - HUB BEARING SEAL	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
FRAME - TRACK GUIDE WEAR	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
FRAME - STABILIZERS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
FRAME - CRACKS	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
S PROCKET - WEAR	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
ANTIROTATION - LUBRICATION	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
ANTIROTATION - BOLT TORQUE	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
ANTIROTATION - CRACKS, DEFORMATION	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
VEHICLE - SUSPENSION ARM BOLT TORQUE	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST
VEHICLE - STEERING COLUMN	ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST	INSPECT / ADJUST

MAINTENANCE SCHEDULE

Maintenance - Tasks

- **Inspect**: Component(s) must be examined with care. If an anomaly is noticed, the malfunctioning component(s) must be repaired or replaced.
- **Clean**: Component(s) must be cleaned of any dirt, dust or contaminant liable to impair the proper operation of the track system.
- **Adjust**: Component(s) must be adjusted or re-adjusted according to the manufacturer's adjustment recommendations. Refer to the relevant section of the *User Manual*.
- **Lubricate**: Component(s) need to be lubricated according to the manufacturer's recommendations. Refer to the relevant section of the *User Manual*.
- **Replace**: Component(s) must be replaced to avoid serious breakage.

Maintenance - Specifications

System

- **Visual inspection**: Visually inspect each track system to detect any defect or anomaly that can impair proper functioning of the systems.
- **Adjustment** : Perform or verify the attack angle adjustments on the systems according to the manufacturer's recommendations. Refer to the "Adjustments" section of the *User Manual* on page 20.
- **Vehicle alignment**: Make or verify the adjustments (vehicle alignment) on the systems according to the manufacturer's recommendations. Refer to the "Alignment" section of the *User Manual* on page 28.
- **Bolt torque**: Check the torque of critical bolts identified in the exploded views of the system. Refer to the central pages of the *User Manual*.

NOTE: Comply with the tightening torque recommendations and use thread locker liquid if you come across a bolt not tightened to the manufacturer's recommendations.

Track

- **Tension:** Perform or check track tension on the systems according to the manufacturer's recommendations. Refer to the "Rubber track tension" section of the *User Manual* on page 32.
- **Wear:** Check wear and overall condition of the tracks on the systems. Refer to the "Wear" section of the *User Manual* on page 56.

NOTE: A damaged track can result in premature wear of the system's components.

Wheels

- **Side wear:** Check side wear on system's wheels. Refer to the "Wear" section of the *User Manual* on page 55. Replace wheel(s) if wear is too great.
- **Bearings:** Check wheel bearings for restriction, noise or abnormal play in rotation. Replace wheel if it shows one of these defects.
- **Wheel seal lubrication:** Wheel seals must be cleaned of any dirt or contaminant and lubricated according to the manufacturer's recommendations. Refer to the "Lubrication" section of the *User Manual* on page 45. If a seal shows damage or any defect, it must be replaced.

NOTE: Lubrication done at the recommended intervals allows the wheel seals to maintain optimal sealing action and prolongs the useful lifespan of the wheels.

Frame

- **Hub bearings:** Check hub bearings for restriction, noise or abnormal play in rotation. Bearings must absolutely be replaced if they present a defect.

NOTE: Always replace all bearings at the same time when replacement of a bearing is performed.

- **Hub bearing seal:** The maintenance chart recommends cleaning and lubricating the hub seal. Refer to the "Lubrication" section of the *User Manual* on page 49.

NOTE: Lubrication done at the recommended intervals allows the hub seal to maintain optimal sealing action and prolongs the lifespan of the hub bearings.

- **Track guide wear:** Check wear on track guides. Refer to the "Wear" section of the *User Manual* on page 57. Replace guides if wear is too great.

MAINTENANCE SCHEDULE

- **Stabilizers:** Verify condition of rubber cones on the stabilizer assembly of front systems and wheel axle assembly of rear systems. If the cone bores show oval-shaped wear, they must be replaced.
- **Cracks:** Visually inspect the frames for presence of cracks or defects that can impair proper operation of the systems. Replace components if damaged.

Sprocket

- **Wear:** Check wear of sprockets on the systems. Refer to the “Wear” section of the *User Manual* on page 58. Replace if wear is too great.

Anti-rotation

- **Lubrication:** The maintenance chart recommends cleaning and lubricating the anti-rotation arms. Refer to the “Lubrication” section of the *User Manual* on page 53.
- **Bolt torque:** Verify torque of assembly bolts on anchor brackets and anti-rotation arms at the recommended intervals specified by the maintenance chart.
- **Cracks, bent parts:** Visually inspect anti-rotation arms for presence of cracks or bent parts that can impair proper functioning. Replace components if damaged.

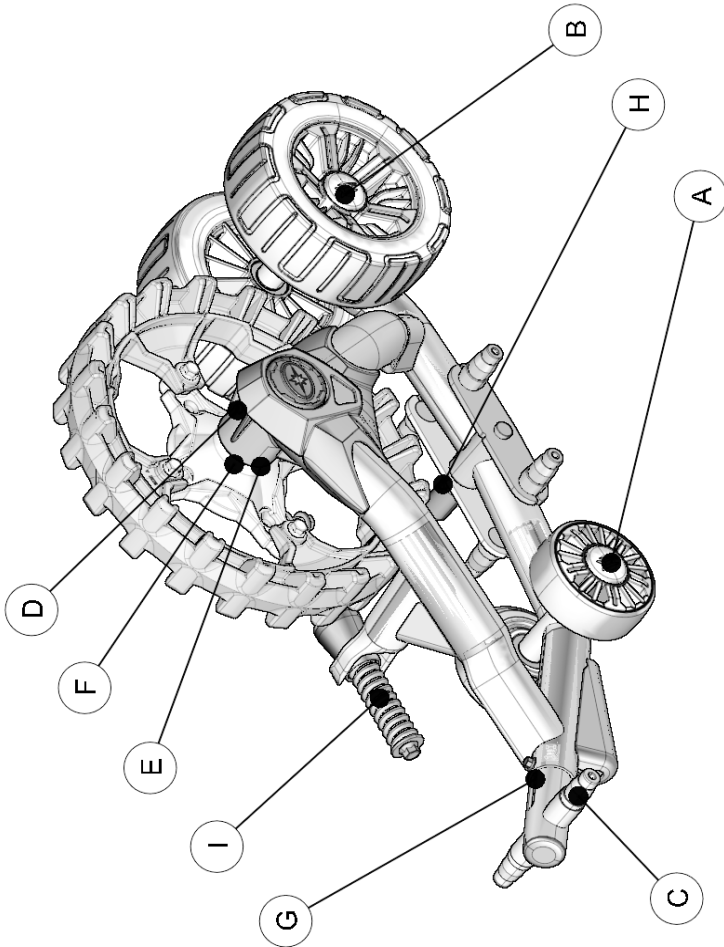
CAUTION: When pressure washing the track systems, care must be taken to keep the water stream away from wheel bearing seals and rubber caps.

CAUTION: If stabilizer rubber cone bores show sign of wear and oval deformation, they must be replaced along with the bolt, washers and bushing.

CAUTION: Hub bearings should be checked and replaced, as needed. Bearings that make noise and restrict rotation of hub are indications that they must be replaced.

CAUTION: Stabilizing rod and spring should be greased. Motorcycle chain lube or its equivalent is recommended.

LUBRICATION



LUBRICATION

LUBRICATION

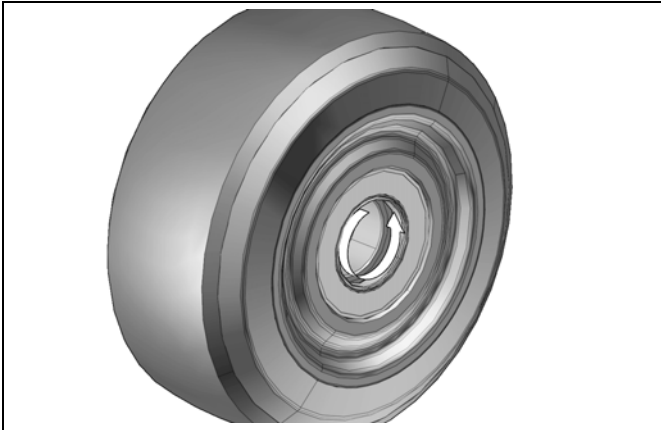
The Maintenance Schedule on page 40 includes lubrication maintenance that should be performed on track systems. Refer to the following recommendations for optimal lubrication.

NOTE: Use a water-resistant anti-friction synthetic grease. Aerochem MF grease is recommended.

REFERENCE “A”

132 mm WHEEL BEARING SEAL LUBRICATION

Apply evenly 1 to 1.5 cc (cubic centimeter) of grease on and between the wheel bearing seal lips. Apply over the entire circumference (360°).



REFERENCE “B”

241 mm TIRE BEARING SEAL LUBRICATION

Apply evenly 1 to 1.5 cc of grease on and between the tire bearing seal lips. Apply over the entire circumference (360°).

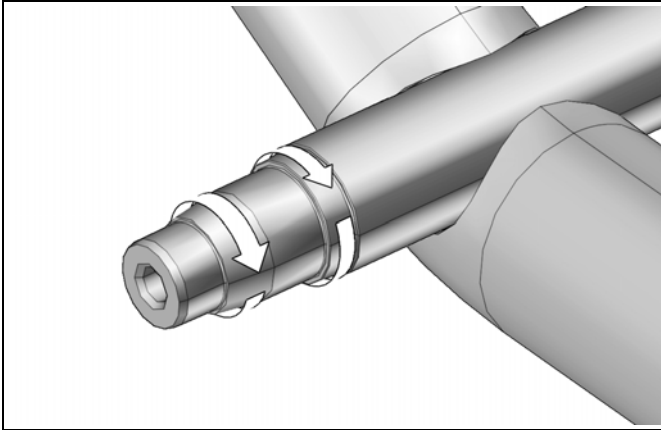


LUBRICATION

REFERENCE "C"

WHEEL SHAFT AND SEAL BEARING DIAMETER LUBRICATION

Apply evenly 1 to 1.5 cc of grease on the wheel shaft and seal bearing diameter over their entire circumference (360°) and width.

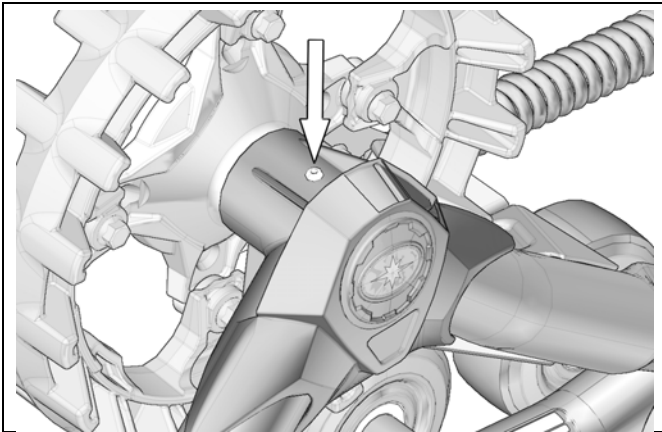


REFERENCE “D”

HUB LUBRICATION

Following replacement of bearings in hub housing and reinstallation of hub, pour 8 to 10 cc of 80w90 oil through hole on top of hub housing intended for this purpose.

NOTE: Do not exceed the recommended quantity of oil.

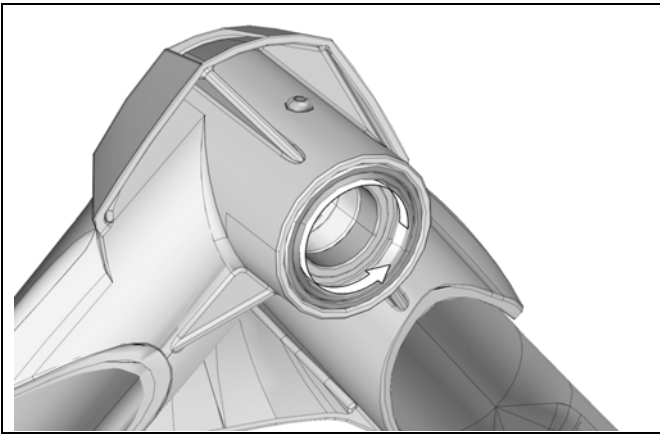


LUBRICATION

REFERENCE “E”

HUB BEARING SEAL LUBRICATION

Apply evenly 1.5 to 2 cc of grease between the hub seal lips and on its the entire circumference (360°).

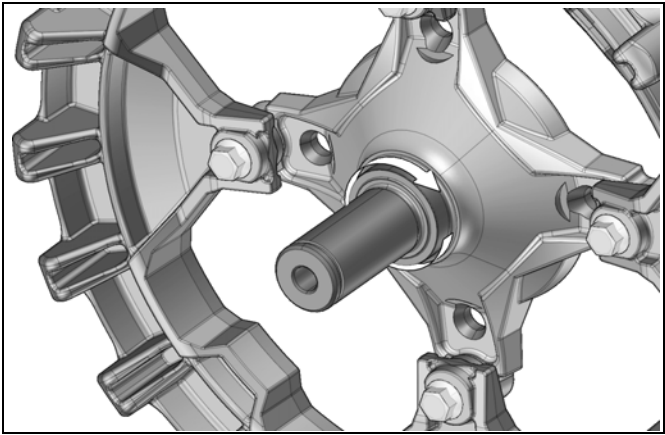


IMPORTANT : the hub seal must not extend beyond the hub face. It should be installed flush with the hub face.

REFERENCE “F”

LUBRICATION OF THE HUB SPEED SLEEVE

Apply 1 to 1.5 cc of grease over the entire width and circumference (360°) of the hub speed sleeve.



LUBRICATION

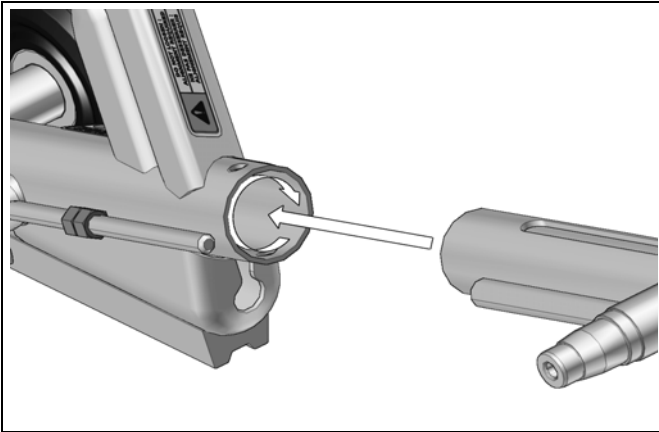
REFERENCE “G”

FRAME TUBING - TENSIONER SIDE

WARNING

Tensioner must always be realigned when it is disassembled. Refer to Tensioner alignment section.

Apply evenly a thin coat of grease, oil or spray lubricant inside the frame tubing, over the entire inner circumference (360°) and to a depth of about 12 to 15 cm (5 to 6 in).



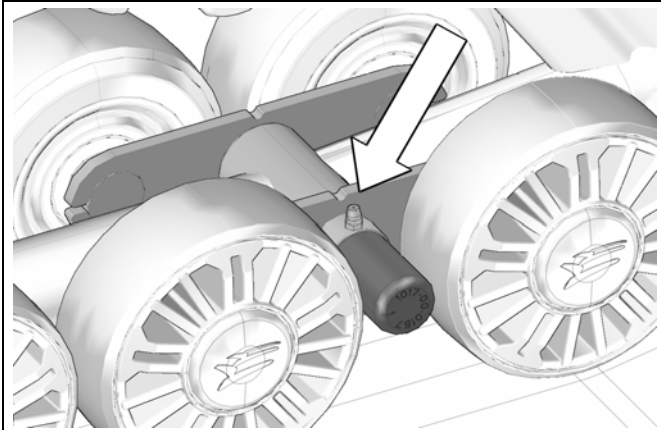
IMPORTANT: Application of lubricant inside the frame tubing prevents corrosion inside the tube. Such corrosion can cause the tensioner tail to move and lose its alignment when a tension adjustment is made to the track.

REFERENCE “H”

STABILIZER SHAFT LUBRICATION

Using a grease gun, apply 1.5 to 2 cc of lubricant on stabilizer shaft through stabilizer grease fitting.

NOTE: Do not to apply too much grease in stabilizer fitting. The protective plastic cap could be forced off.



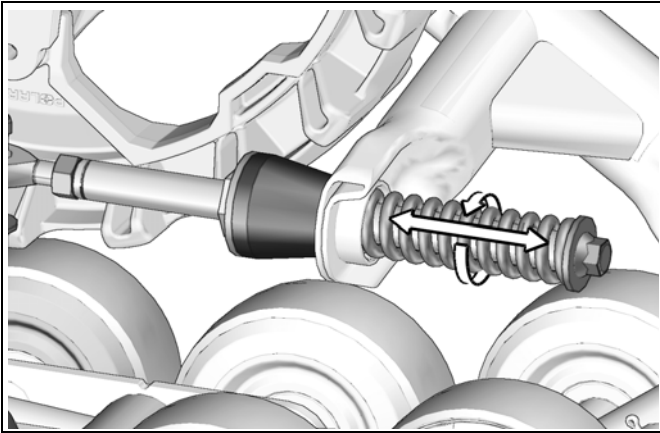
LUBRICATION

REFERENCE “I”

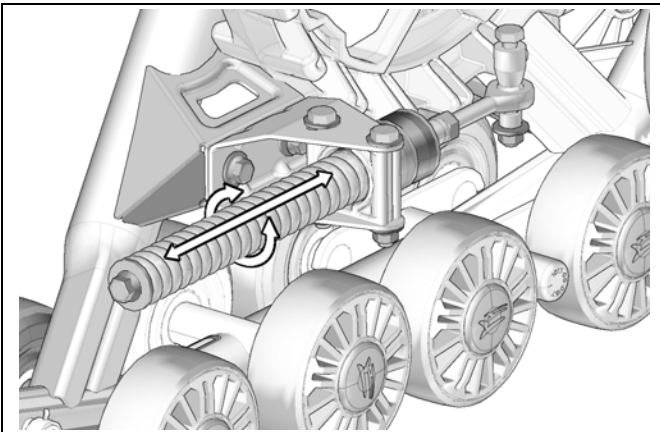
STABILIZING ARM LUBRICATION

Apply spray lubricant (e.g. motorcycle chain grease) all around the stabilizing arm compression spring and over its entire length.

FRONT SYSTEMS



REAR SYSTEMS



TORQUE SPECIFICATIONS

Refer to the exploded views at the end of the Manual to obtain torque specifications applied to bolts at important points on the track system.

NOTE: Use a threadlocker Loctite 263 type or its equivalent at the indicated places in the explode view of the system in this manual.

WARNING

Overtightening bolts on some parts may damage them and safety features may be affected.

STORAGE

The best way to store the System is to lay down each frame on its side, away from direct sunlight.

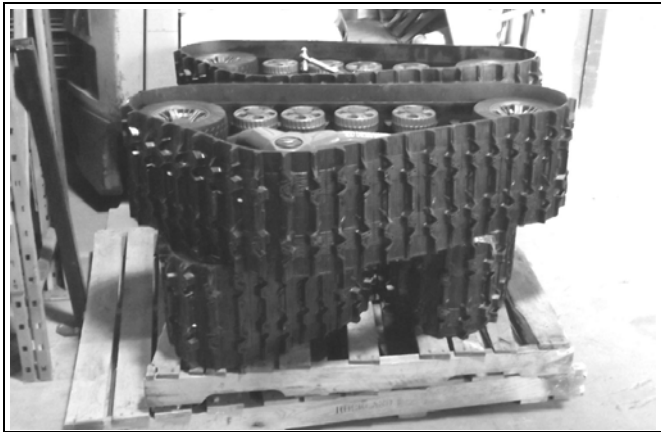


Figure 29

NOTE: Before storing the track systems, it is recommended to pour 2 cc of oil under wheel caps to help prevent corrosion.

WEAR

WEAR

Wheel

Verify wear on wheels especially on the interior guidance strip (Figure 30). The wheel must be replaced if the inner surface (1) is perforated or when the wheel's rolling band narrows to less than 45 mm wide. A wheel that is excessively worn will not offer enough support to guide the track.

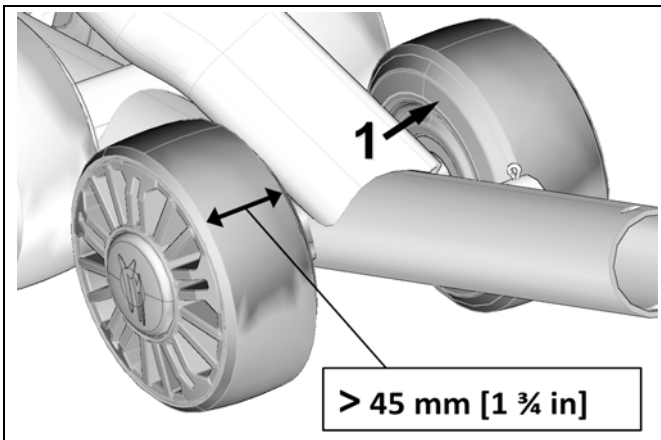


Figure 30

Urethane tire

Verify wear on the urethane tires especially on the interior guidance strip (1) and between the tire profiles (2). The wheel must be replaced if the inner surface is worn out or the tire is cracked between the tire profiles. A wheel that is excessively worn will not offer enough support for track guidance. Refer to Figure 31.

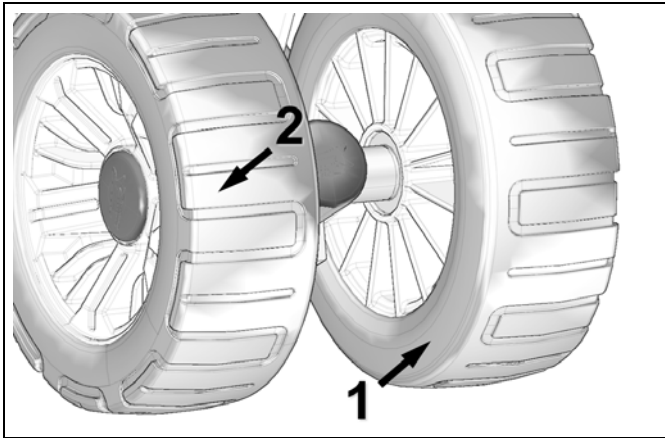


Figure 31

Track

Verify wear on track by inspecting rolling path, driving lugs, the profile and the internal and external condition of the track's carcass. Make sure that the track's internal structure are not visible at cuts or in worn areas. Too much wear could cause damage to the wheels and to the track guide.

WEAR

Track Guide

Verify wear on the track guide by measuring the width of the guide rails. If dimensions of the guide illustrated in Figure 32 are less than 5 mm, at any place, replace the part. If the guide rails are worn to the point that the concave shape is no longer visible, replace the part. An overly worn track guide could cause premature wear on other guidance components of the system.

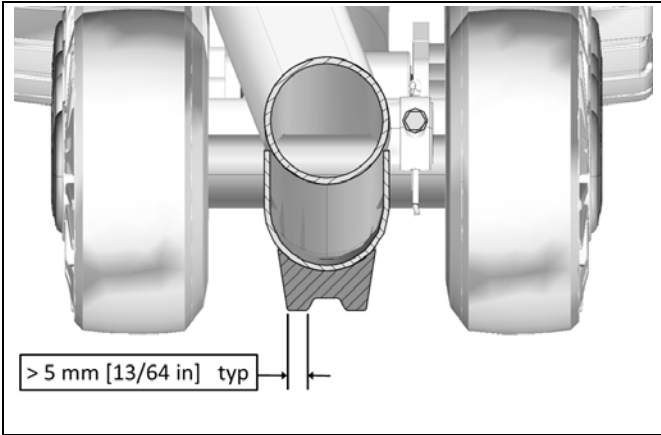


Figure 32

Sprocket

Check the wear of the sprocket by measuring sprocket teeth as illustrated on Figure 33. Replace sprocket when dimensions are less than 19 mm. Excessive wear could lower track drive efficiency and reduce system performance.

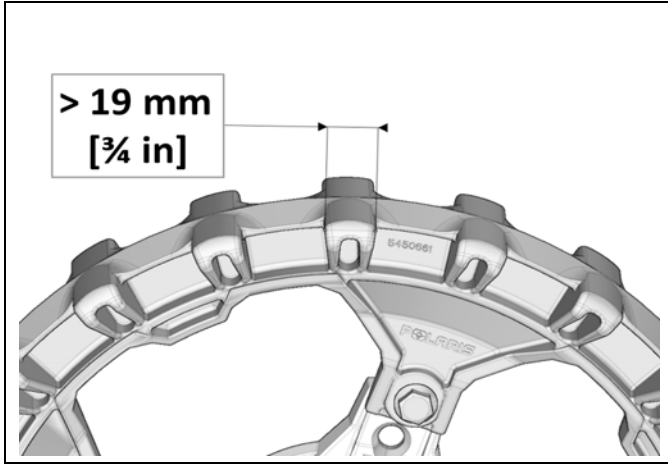


Figure 33

Anti-rotation

Verify the wear of anti-rotation system, mainly at the ball joint (Figure 34) to make sure that it is not seized or extremely loose. Ball joint damage could harm the performance of the track system.

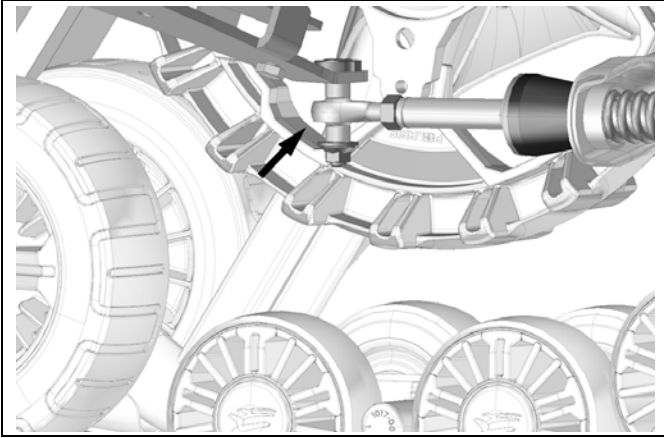


Figure 34

Check if ball rotates freely in ball housing and check also that there is not excessive play between ball and ball housing (Figure 35).

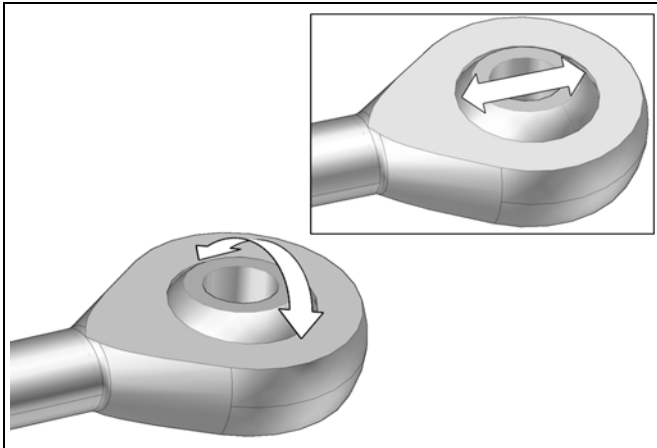


Figure 35

TROUBLESHOOTING

TROUBLESHOOTING		
<i>Problem</i>	<i>Potential cause</i>	<i>Correction</i>
Abnormal vibration	Presence of debris in the system.	Remove any debris which could prevent the proper operation of the system
	Severe and localized wear of a wheel (flat spot)	Replace the part
	Sprocket or wheel frozen	Remove the ice/snow build-up. Storing the vehicle at temperatures higher than 0 °C might be required. An optional Sprocket Scraper kit is available. Contact Customer Service.
	Beginning of derailing	Check tensioner alignment. Make sure that the track is well guided by the wheels and the track guide. Realign the system if it's needed.
	The presence of dirt on the UTV during the installation of the system could cause a bad seating of mating surfaces of the hubs of the UTV and the track system.	Remove the system and clean the contact surfaces between the hubs.
	Hub or wheel bearing damaged	Replace the damaged bearing. (Replacement of bearings is recommended at 100-hour intervals).
	Hub of the UTV or of the track system deformed following an impact or abusive use	Replace the deformed part
Unstable behavior	Incorrect ajustement of the track system's angle of attack.	Adjust angle of attack according to the manufacturer's specifications. (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)
	Track tension too high	Adjust track tension. (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)
Overheating of system guiding components (burned rubber odor)	Wrong alignment of the system	Correct the system alignment (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)
	Wheel blocked	Try to free the wheel and replace if necessary
	Constant turn	Vary your turning radius and seek areas which can lubricate the system
	Uninterrupted use of the system in paths with ruts	Vary your line (out of the ruts) and seek zones which can lubricate the system
Loss of power	Track tension too high	Clean the sprocket of mud, snow or any contaminants build-up. An optional Sprocket Scraper kit is available. Contact Customer Service.
		Remove ice/snow build up on wheels
		Clear frame and wheels of compacted snow.
	Infiltration of snow in the air intake system of the UTV.	Remove snow and immediately contact the dealer to fix the situation.
Partial or total derailing	Severe wear of one or several components	Check tensioner alignment. Check wear on track guide, inside driving lugs and wheels.
	Track tension too low	Adjust track tension on systems. (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)
	Incorrect alignment of the track system and/or incorrect angle of attack.	Adjust angle of attack on the systems and vehicle alignment according to the manufacturer's specifications. (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)
Insufficient snow flotation	Incorrect adjustment of the anti-rotation mechanism	Adjust angle of attack according to the manufacturer's specifications. (Refer to the "Adjustments" section of the User Manual)

SERIAL NUMBER LOCATION

SERIAL NUMBER LOCATION

The following figures show the location of the serial numbers on the track system frame (Figure 36) and rubber track (Figure 37).

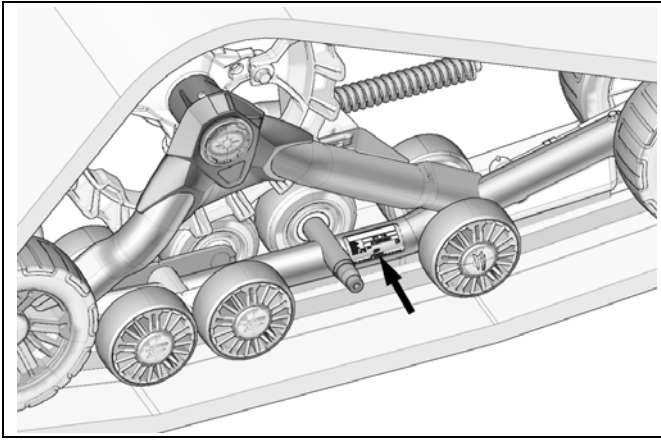


Figure 36

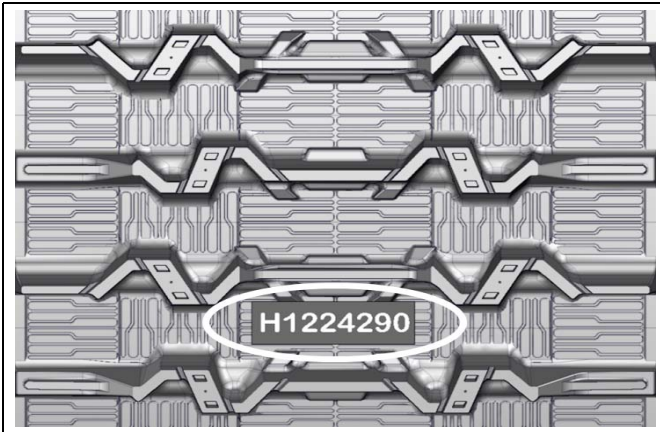


Figure 37

"CE" DECLARATION OF CONFORMITY



"CE" DECLARATION OF CONFORMITY

WE:

MANUFACTURER: **CAMOPLAST SOLIDEAL INC.**

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

PHONE:

FAX:

WEB SITE: www.camoplastsolideal.com

HEREBY DECLARE THAT THE PRODUCT SERIES

PRODUCT: Polaris Prospector Pro UTV
CUSTOMER:

IS IN CONFORMITY WITH THE FOLLOWING STANDARDS

NUMBER:	TITLE:	DATE:
-EN 62079	Preparation of Instruction	2001
-EN 12100-1 & -2	Safety of Machinery	1996
-EN 17050-1 & -2	Conformity Assessment	2005

AND IN CONFORMITY WITH THE FOLLOWING EC DIRECTIVE:

NUMBER:	TITLE:	DATE:
2006/42/EEC	Safety of machinery directives	2006

DONE AT: Shawinigan (Québec), Canada

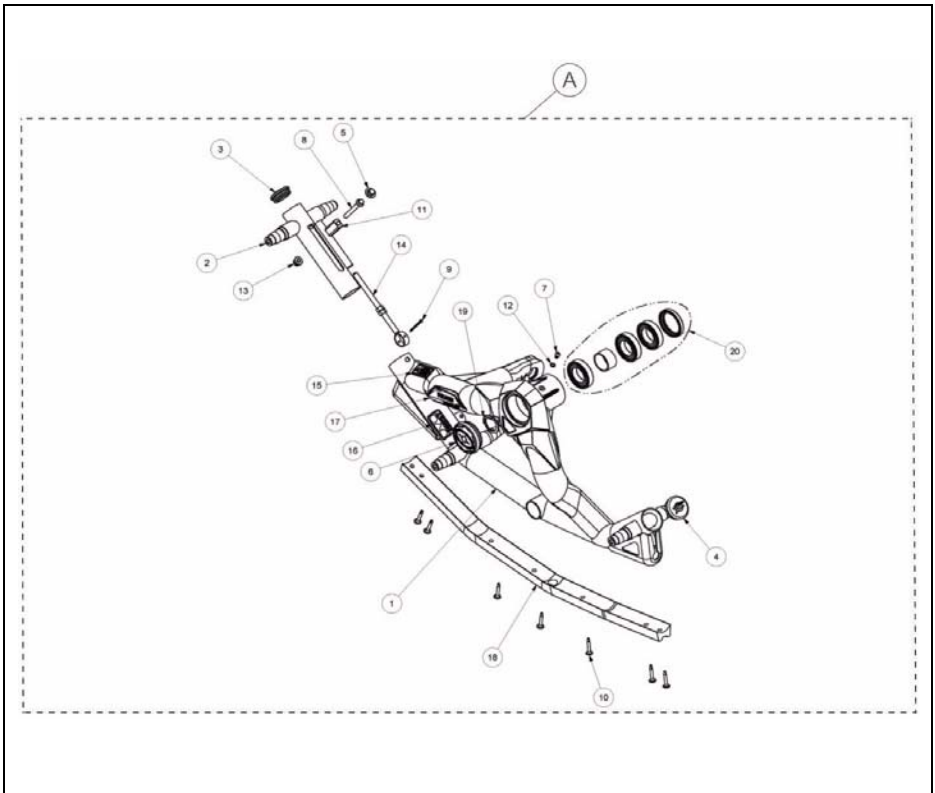
PERSON IN-CHARGE: _____

TITLE: _____

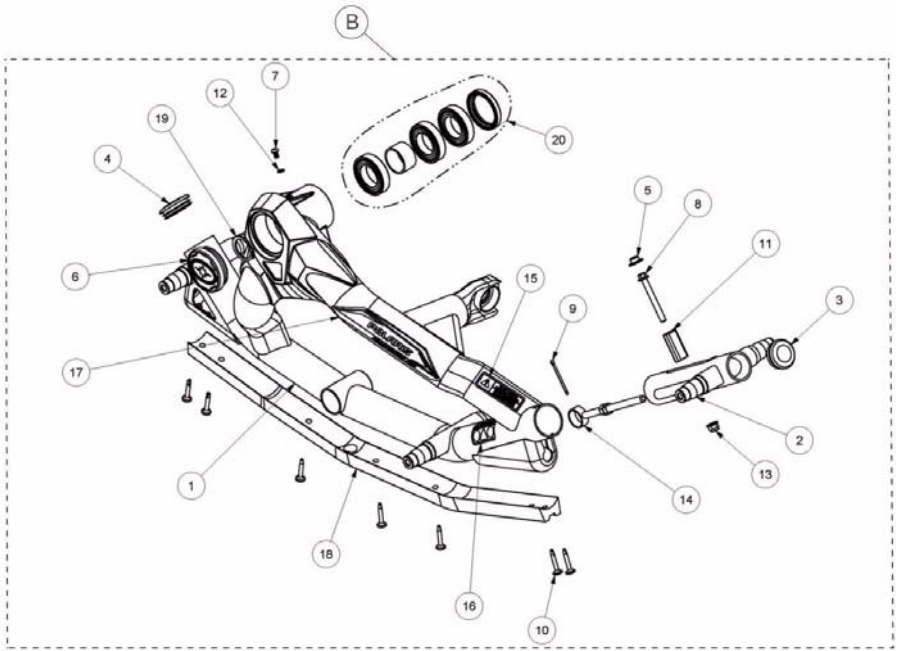
DATE: _____

SIGNATURE: _____

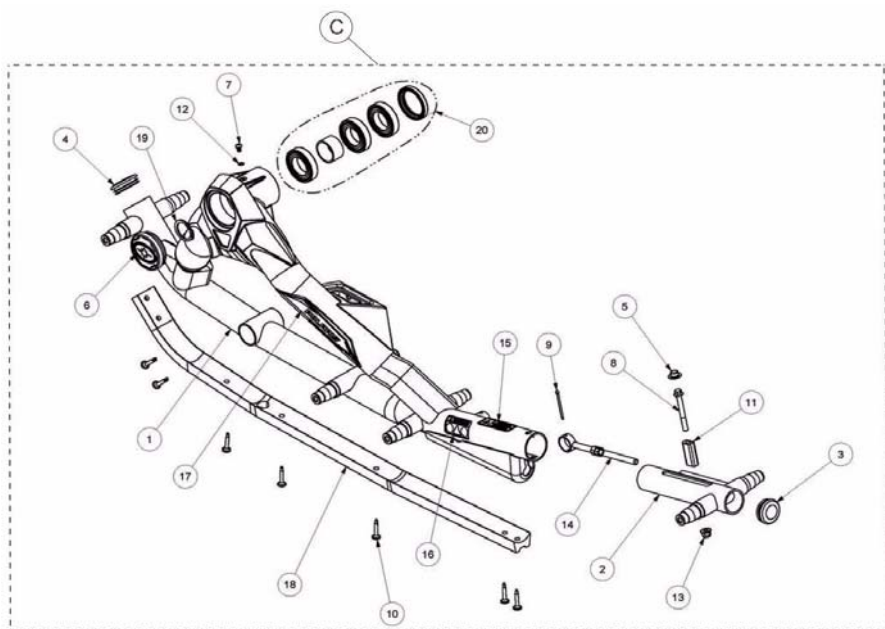
EXPLODED VIEWS
POLARIS PROSPECTOR PRO UTV



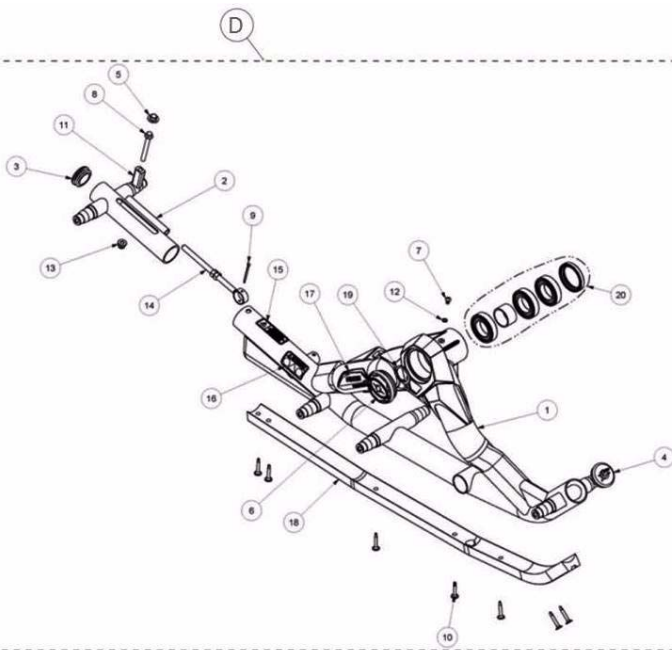
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
A	2205439	K-FRAME, CMLPST, FL, UTV	1
1	--	LH FRONT FRAME / CADRE AVANT GAUCHE -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
6	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS	1
7	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
8	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
9	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
10	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
11	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
12	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
13	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
14	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASS'Y / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ÉCROU HEX	1
15	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1
16	--	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
17	--	STICKER / AUTOCOLLANT -- POLARIS UTV	1
18	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE CHENILLE AVANT -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205124	K-BEARING, CMLPST, UTV	1



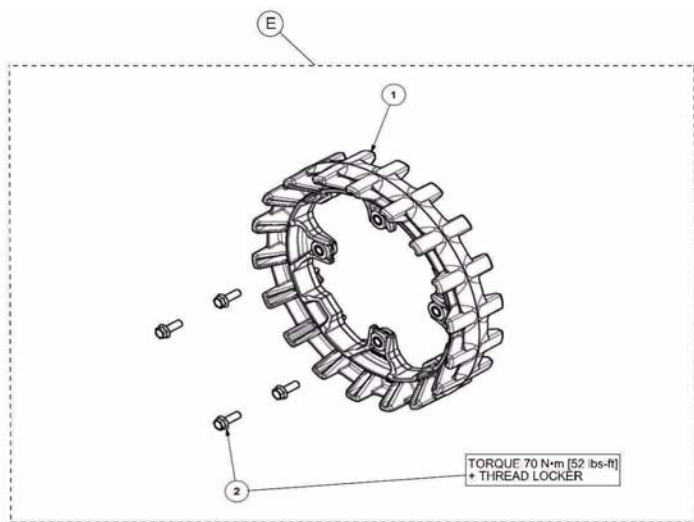
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
B	2205440	K-FRAME, CMLPST, FR, UTV	1
1	--	RH FRONT FRAME / CADRE AVANT DROIT -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
6	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS	1
7	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
8	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
9	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
10	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
11	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
12	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
13	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
14	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASS'Y / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ÉCROU HEX	1
15	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1
16	--	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
17	--	STICKER / AUTOCOLLANT -- POLARIS UTV	1
18	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE CHENILLE AVANT -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205124	K-BEARING, CMLPST, UTV	1



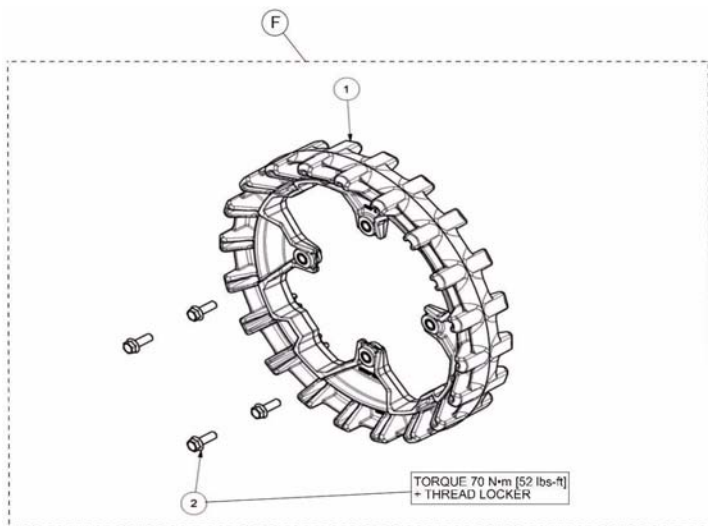
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
C	2205441	K-FRAME, CMLPST, RL, UTV	1
1	--	LH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE GAUCHE -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP. 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP. 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
6	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS	1
7	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
8	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
9	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
10	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
11	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
12	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
13	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
14	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASSY / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ÉCROU HEX	1
15	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1
16	--	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
17	--	STICKER / AUTOCOLLANT -- POLARIS UTV	1
18	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205124	K-BEARING, CMLPST, UTV	1



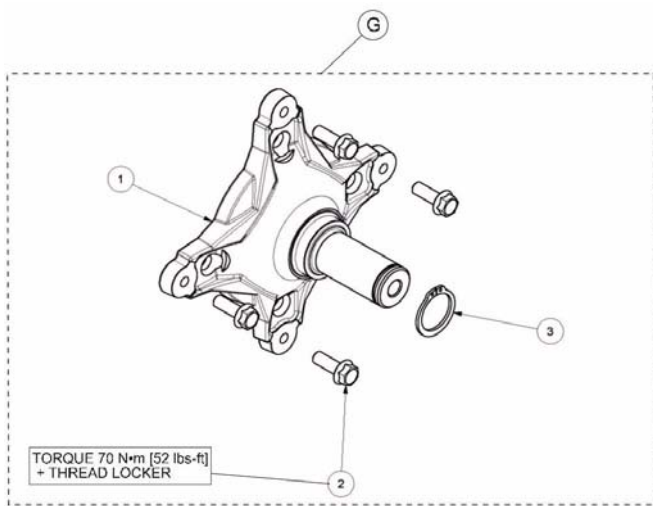
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
D	2205442	K-FRAME, CMLPLST, RR, UTV	1
1	--	RH REAR FRAME / CADRE ARRIÈRE DROIT -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
6	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS	1
7	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
8	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
9	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
10	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
11	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
12	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
13	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
14	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASS'Y / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ÉCROU HEX	1
15	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1
16	--	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
17	--	STICKER / AUTOCOLLANT -- POLARIS UTV	1
18	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE CHENILLE ARRIÈRE -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205124	K-BEARING, CMLPLST, UTV	1



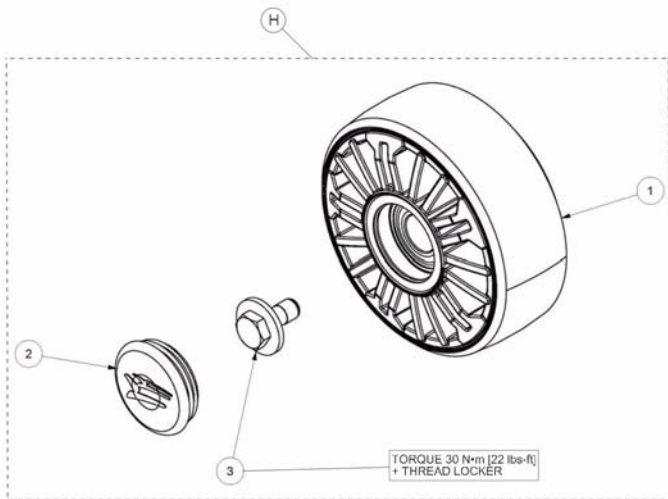
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
E	2205433	K-SPROCKET, CMLPLST, 18 TOOTH	1
1	--	SPROCKET 18 TOOTH / BARBOTIN 18 DENTS - CMLPLST XP	1
2	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	4



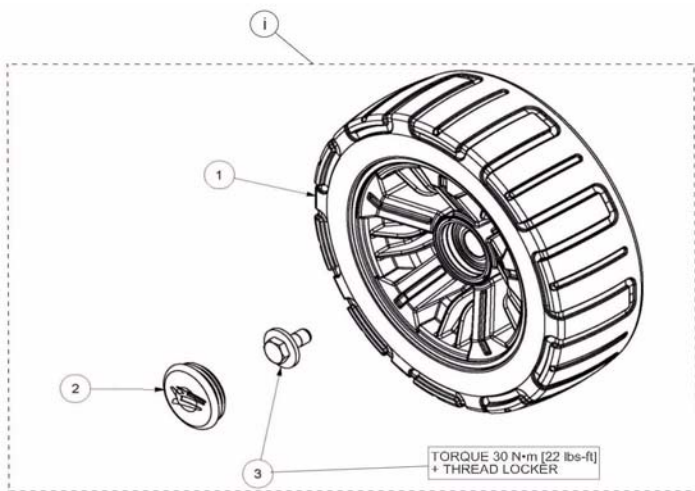
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
F	2205432	K-SPROCKET, CMLPLST, 20 TOOTH	1
1	--	SPROCKET-CMLPLST XP, 20 TOOTH	1
2	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	4



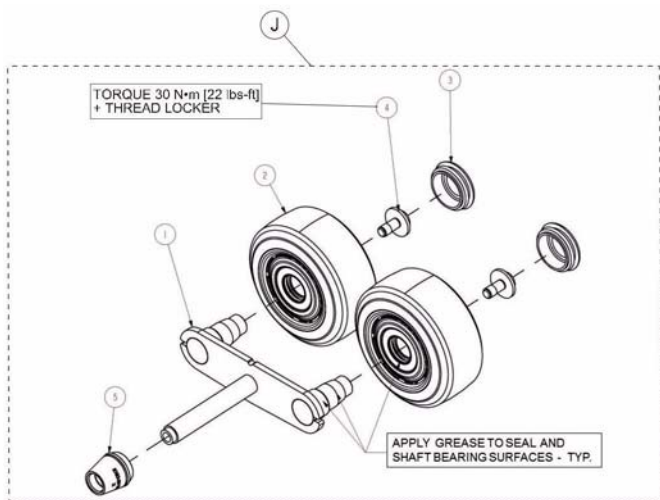
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
G	2205435	K-HUB, Cmplst, 32mm	1
1	--	HUB-Cmplst XP 32mm, ASSY	1
2	--	HFCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	4
3	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1



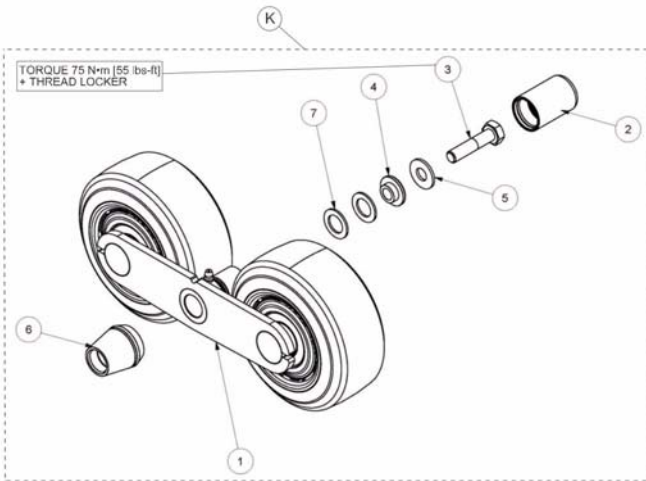
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
H	2205127	K-WHEEL, Cmplst, MID, UTV	1
1	--	HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLÉE -- 132mm x 50mm	1
2	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
3	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



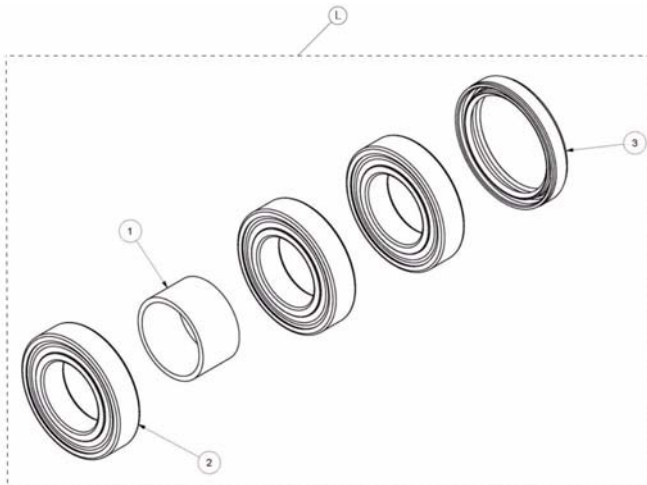
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
i	2205447	K-WHEEL, Cmplst, Idler, UTV	1
1	--	WHEEL ASSY / ROUE ASSEMBLÉE -- UTV 241 MM	1
2	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
3	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1



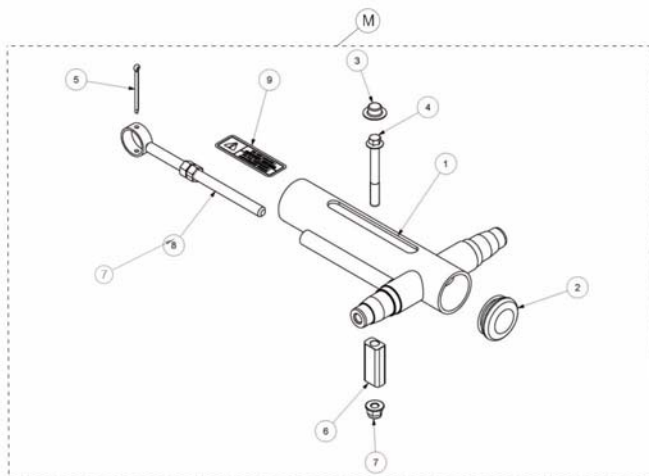
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
J	2205446	K-ROCKER, Cmplst, Outer, UTV	1
1	--	UTV STABILIZER ASSY MALE / STABILISATEUR UTV ASSEMBLÉ, MALE	1
2	--	WHEEL ASSY / ROUE ASSEMBLÉE -- 132mm X 50mm UTV	2
3	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	2
4	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	2
5	--	URETHANE CONE, STABILIZER / CÔNE URÉTHANE, STABILISATEUR	1



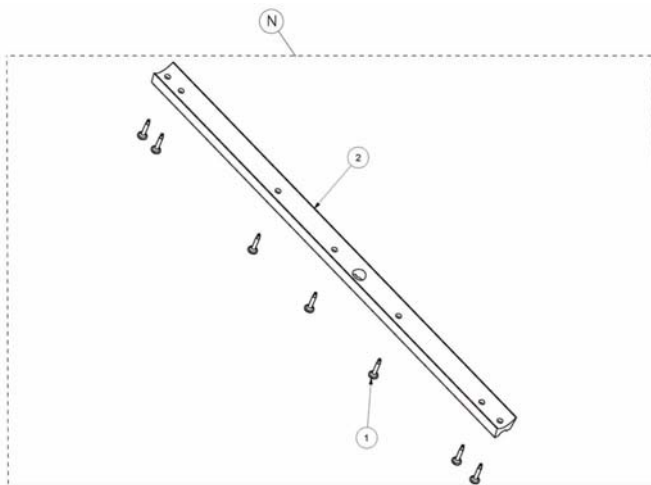
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
K	2205126	K-ROCKER, CMLPST, INNER, UTV	1
1	--	UTV STABILIZER FEMALE ASSY / STABILISATEUR UTV ASSEMBLÉ, FEMELLE	1
2	--	DUST CAP, STABILIZER / CAPUCHON, STABILISATEUR	1
3	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
4	--	TANDEM "T" BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
5	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
6	--	URETHANE CONE, STABILIZER / CÔNE URÉTHANE, STABILISATEUR	1
7	--	TW, 1" X 5/8" X 1/16"	2



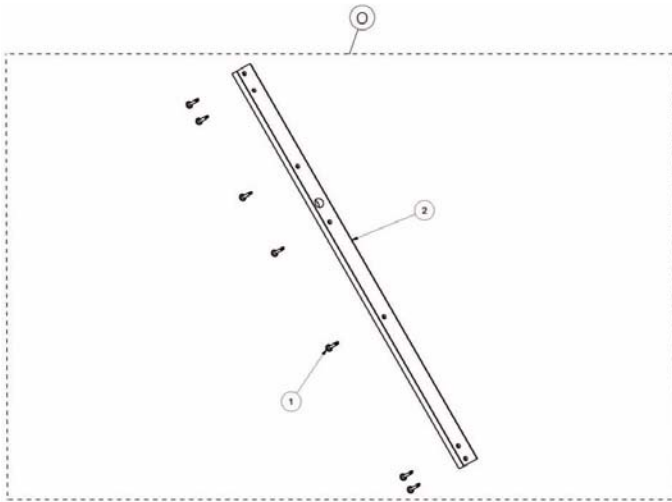
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
L	2205124	K-BEARINGS, CMLPST, UTV	1
1	--	SPACER / ESPACEUR -- UTV	1
2	--	BEARING / ROULEMENT À BILLES -- 6007	3
3	--	SHAFT SEAL / JOINT D'TANCHÉITE, ARBRE MOYEU -- 50 x 62 x 10 TC	1



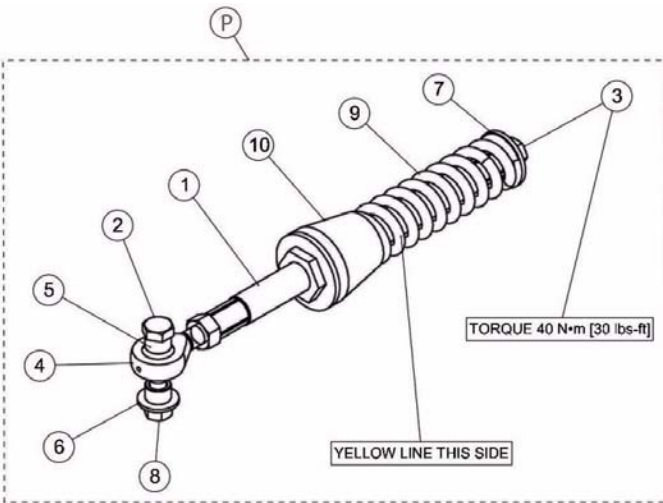
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
M	2205445	K-TRACK ADJUSTER, CMLPST, UTV	1
1	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
2	--	2 LIPS CAP. 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
3	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
4	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IF1536	1
5	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
6	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
7	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
8	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASS'Y / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ECROU HEX	1
9	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1



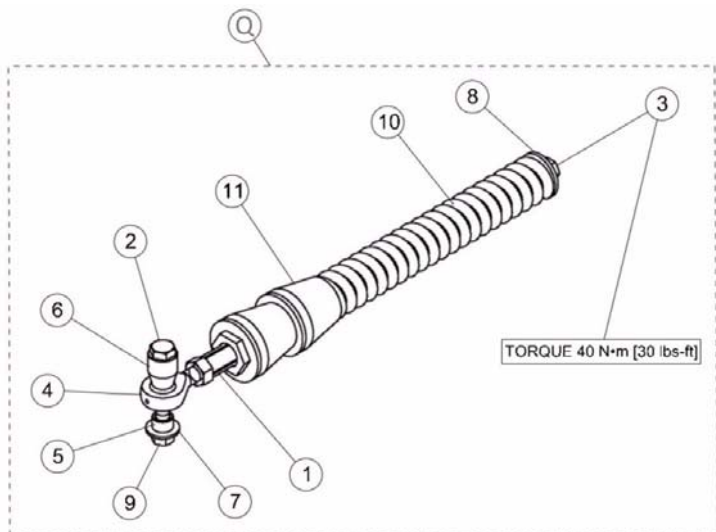
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
N	2205443	K-HYFAX, CMLPST, FRONT, UTV	1
1	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
2	--	TRACK GUIDE FRONT / GUIDE CHENILLE AVANT	1



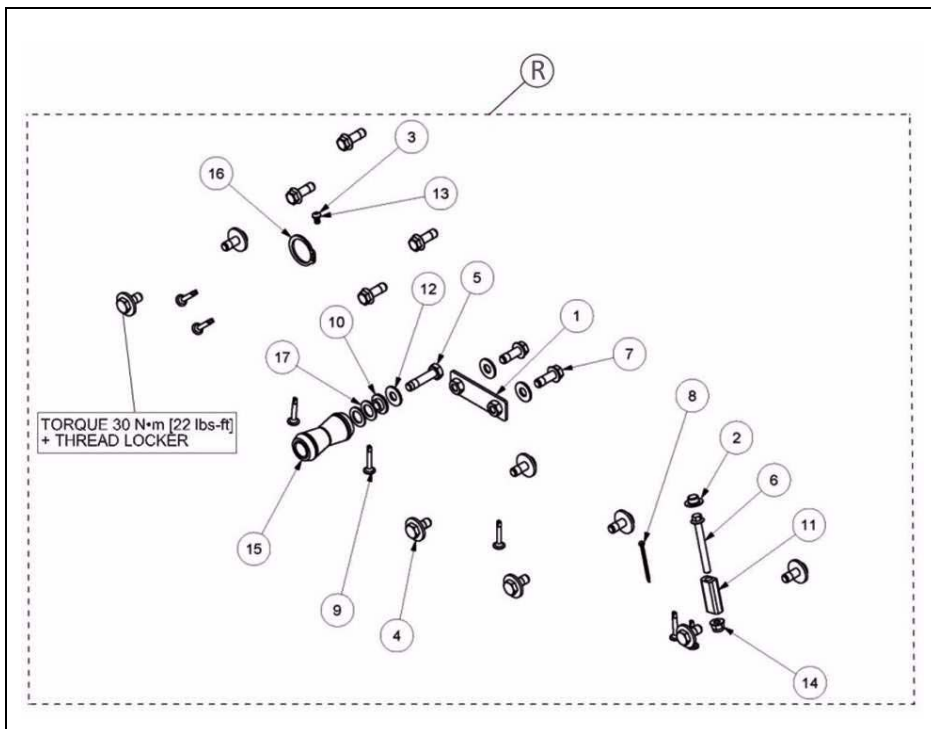
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
O	2205444	K-HYFAX, CMLST, REAR, UTV	1
1	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
2	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE CHENILLE ARRIÈRE	1



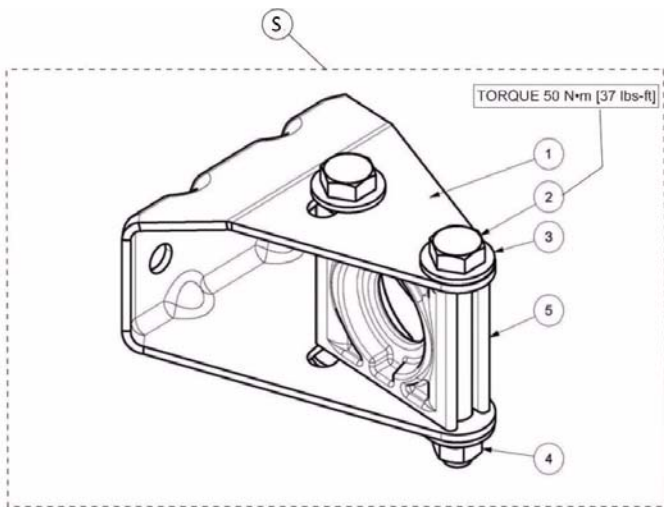
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
P	2205436	K-ANTI ROTATION, FRT, UTV	1
1	--	SHORT ANTI-ROTATION TUBING WELDMENT / TUBE ANTI-ROTATION COURT, SOUDÉ	1
2	--	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	--	X-LONG ROD END / TIGE À CÊIL X-LONG	1
5	--	ROD END SPACER / ESPACEUR, EMBOUT À ROTULE	2
6	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
7	--	W, 37X13X3, ZP, DIN 9021	1
8	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
9	--	COMPRESSION SPRING / RESSORT COMPRESSION -- 417 LBS/IN	1
10	--	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	1



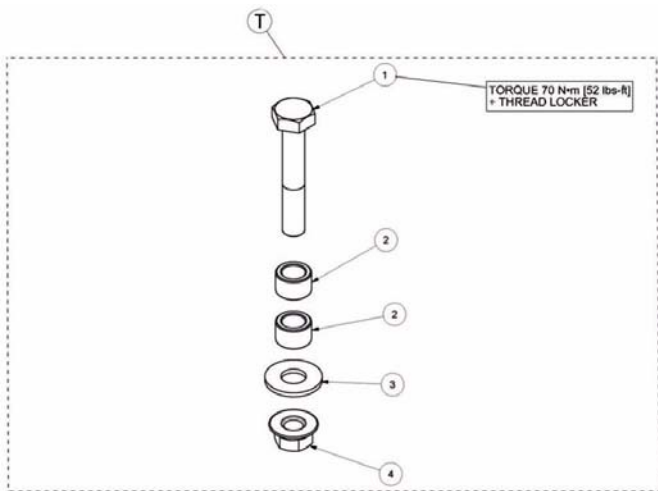
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
Q	2205437	K-ANTI ROTATION, RR, UTV	1
1	--	LONG ANTI-ROTATION TUBING WELDMNT / TUBE ANTI-ROTATION LONG, SOUDÉ	1
2	--	HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	--	X-LONG ROD END / TIGE À CŒIL X-LONG	1
5	--	ROD END SPACER / BAGUE ESPACEUR, EMBOUT À ROTULE'	1
6	--	SPACER ANTI-ROTATION / ESPACEUR ANTI-ROTATION	1
7	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
8	--	W, 37X13X3, ZP, DIN 9021	1
9	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
10	--	COMPRESSION SPRING, LONG / RESSORT COMPRESSION, LONG -- 480 LBS/IN	1
11	--	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	2



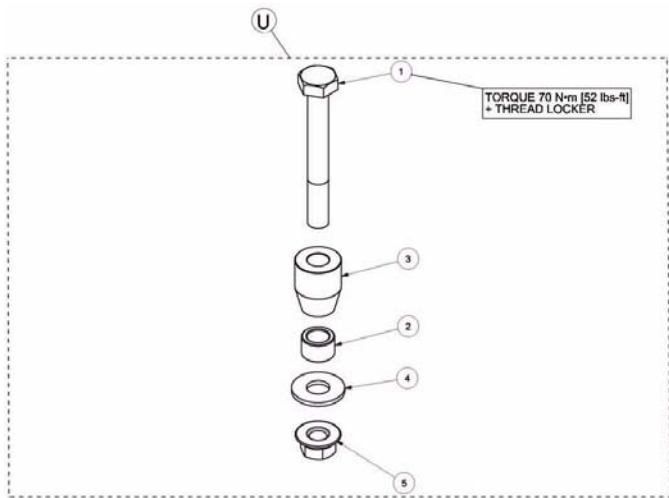
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
R	2205128	K-HDWR, CMLPST, UTV	1
1	--	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION ARRIÈRE	1
2	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
3	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
4	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	8
5	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
6	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
7	--	HFCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	6
8	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
9	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
10	--	TANDEM "T" BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
11	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
12	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	3
13	--	W, 9.9X6X0.9, AL	1
14	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
15	--	URETHANE CONE, STABILIZER / CÔNE URETHANE, STABILISATEUR	2
16	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
17	--	TW, 1" X 5/8" X 1/16"	2



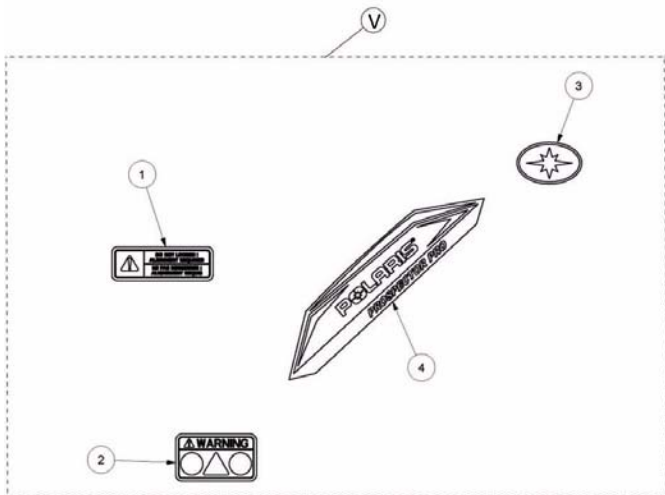
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
S	2205448	K-ANTIROTATION, BRKT	1
1	--	MAIN PLATE, UNIVERSAL ANTI-ROT. (IS) / PLAQUE PRINCIPALE UNIV. ANTI-ROT. (SI)	1
2	--	HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931	2
3	--	W, 25X11X2, 8, ZP, USS	4
4	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN69261	2
5	--	RETAINER, ANTIROTATION / ANTI-ROTATION, PLAQUE PIVOTANTE	1



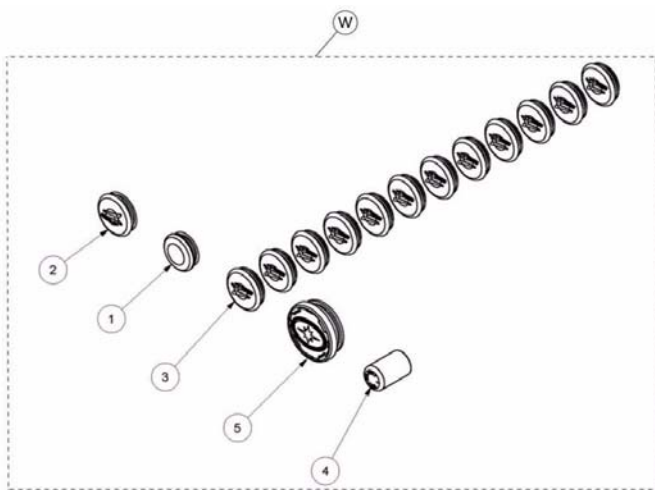
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
T	2205449	K-HDWR, ANTI ROTATION, SHORT	1
1	--	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
2	--	ROD END SPACER / BAGUE ESPACEUR, EMBOUT À ROTULE'	2
3	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
4	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1



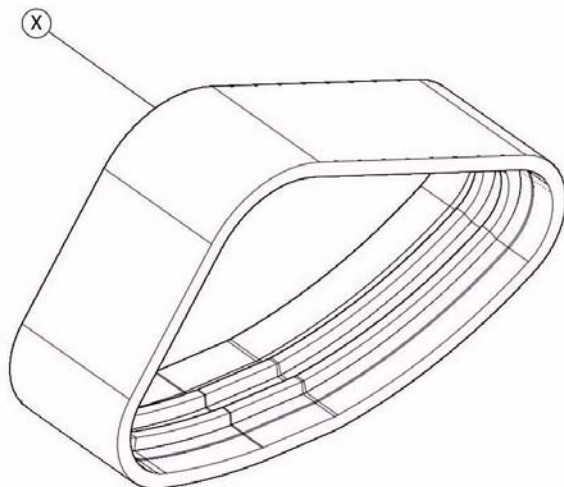
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
U	2205450	K-HDWR,ANTI ROTATION,LONG	1
1	--	HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931	1
2	--	ROD END SPACER / BAGUE ESPACEUR, EMBOUT À ROTULE'	1
3	--	SPACER ANTI-ROTATION / ESPACEUR ANTI-ROTATION	1
4	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
5	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1



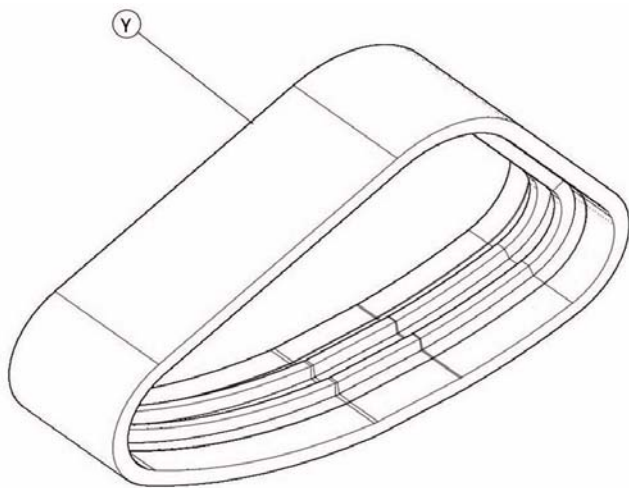
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
V	2205453	K-DECALS, CMLPLST, UTV	1
1	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1
2	--	STICKER - WARNING / AUTOCOLLANT - AVERTISSEMENT	1
3	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS ASSEMBLÉ	1
4	--	STICKER / AUTOCOLLANT -- POLARIS UTV	1



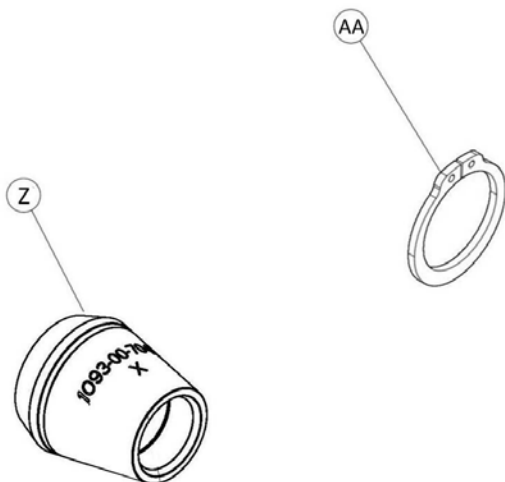
ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
W	2205120	KIT - CAPS	1
1	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
2	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO -- LDPE	1
3	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO -- ESPRENE	12
4	--	DUST CAP, STABILIZER / CAPUCHON, STABILISATEUR	1
5	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS ASSEMBLÉ	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
X	5414846	TRACK-CMPLST, FRONT, UTV	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
Y	5414848	TRACK-CMPLST, REAR, UTV	1



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
Z	2205462	K-CONE BUSHING, CMPLST, UTV	1
AA	2205454	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1

POLARIS PROSPECTOR PRO UTV

VUES EXPLOSEES

DECLARATION CE DE CONFORMITE

NOUS :

MANUFACTURIER: **CAMOPLAST SOLIDÉAL INC.**
 ADRESSE : 4162, rue Burnill, Local A
 Shawinigan (Québec) Canada
 G9N 6T6

PHONE :
 FAX :
 WEB SITE : www.camoplastsolideal.com

DECLARONS SOUS NOTRE SEULE RESPONSABILITE QUE NOTRE PRODUIT

PRODUIT : Polaris Prospector Pro UTV
 CLIENT :

AUQUEL SE RÉFÈRE LA PRÉSENTE DÉCLARATION EST CONFORME AUX NORMES :

NUMÉRO :	-EN 62079	Établissement des instructions
TITRE :	-EN 12100-1 & -2	Sécurité des machines - Analyse des risques
DATE :	2001	1996

ET, S'IL Y A LIEU, EST CONFORME AUX DISPOSITIONS DE LA OU DES DIRECTIVES SUIVANTES :

NUMÉRO :	-2006/42/EEC	Directive relative aux machines
TITRE :		
DATE :	2006	

FAIT À : Shawinigan (Québec) Canada


RESPONSABLE : _____

TITRE : _____

DATE : _____

SIGNATURE : _____

camoplast
 CHEMILLES HAUTE PERFORMANCE



DECLARATION « CE » DE CONFORMITE

DECLARATION « CE » DE CONFORMITE

Figure 37

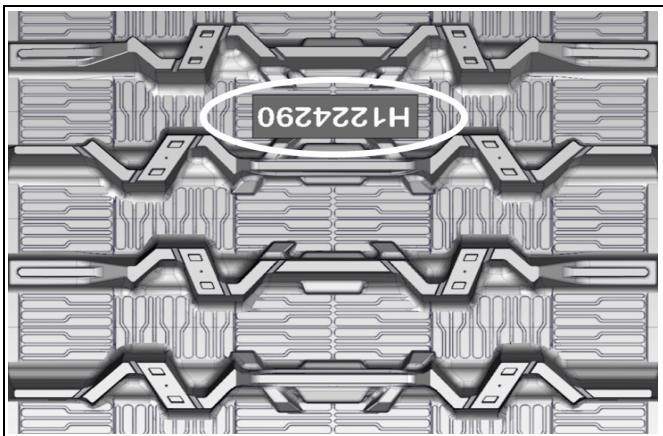
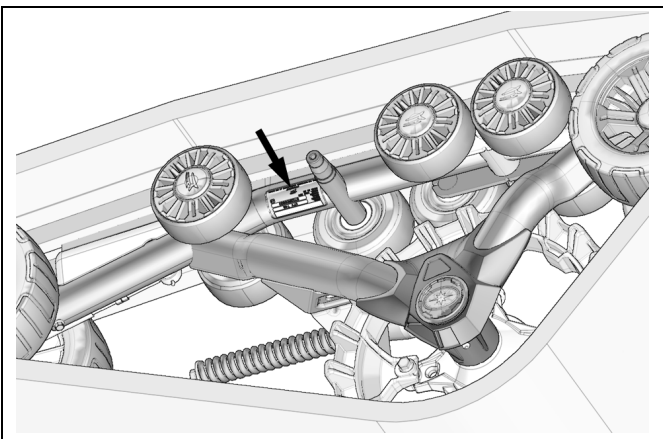


Figure 36

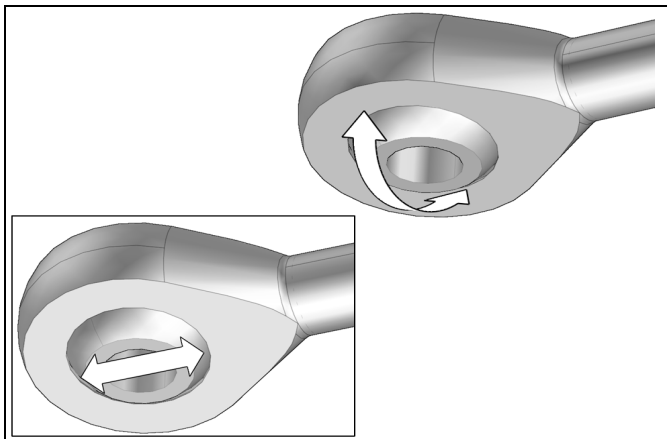


Les figures suivantes indiquent l'emplacement des numéros de série du cadre (Figure 36) et de la chenille (Figure 37).

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE

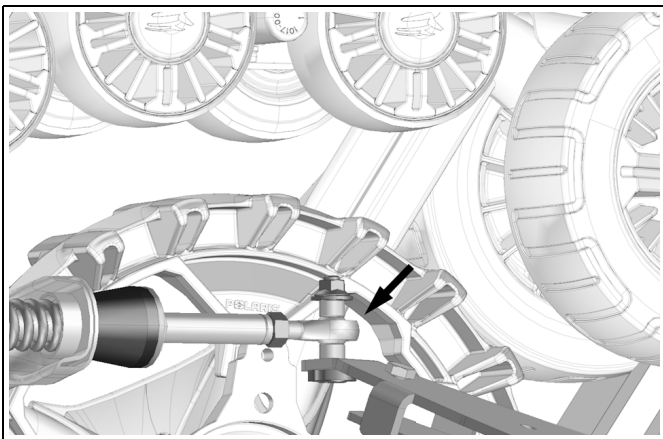
Problème	Cause possible	Correction à apporter
Vibration anormale	Présence de débris dans le système. Rétroer tout corps étranger qui pourrait nuire à l'entraînement du système. Usure avancée et localisée d'une roulette. Remplacer la composante.	Rétroer l'accumulation de glace/neige. Il peut être adapté de remiser le véhicule à une température supérieure à 0 °C. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
	La présence de saleté lors de l'installation du système sur l'UTV a pu causer un mauvais épaulement des surfaces entre l'UTV et le moyeu du système. Roulement de moyeu ou de roulette endommagé. Moyeu de l'UTV ou du système déformé suite à un impact ou une utilisation abusive.	Démontez le système et nettoyez les surfaces de contact des moyeux. Remplacer le roulement au besoin. (On recommande de remplacer les roulements au 100 heures d'utilisation.) Remplacer la pièce déformée.
Conduite instable	Tension des chenilles trop élevée.	Régler de l'angle d'attaque selon les spécifications du fabricant. (Référer à la section « Régages » du manuel).
	Desajustement de l'angle d'attaque.	Régler de l'angle d'attaque selon les spécifications du fabricant. (Référer à la section « Régages » du manuel).
Surchauffe des composantes de guidage du système (odeur de caoutchouc ou plastique brûlé)	Utilisation du système en continu dans des sentiers avec ornières.	Varier la conduite et rechercher des zones qui peuvent lubrifier le système.
	Virage soutenu.	Varier la conduite et rechercher des zones qui sont nécessaires. Roulette bloquée.
Perte de puissance	Tension des chenilles trop élevée.	Nettoyer le barbotin s'il y a accumulation de boue, neige ou tout autre contaminant. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes. Dégager les roulettes. Ensemble de grattoir de sprocket disponible en service après ventes.
	Infiltration de neige dans le système de filtration d'air.	Enlever la neige et contacter immédiatement le concessionnaire pour remédier à la situation. Vérifier l'alignement du tensionneur. Vérifier l'usure avancée d'une ou de plusieurs roulettes. Vérifier l'entraînement interne de la chenille et des roulettes.
Chenille défilée	Tension des chenilles trop basse.	Régler la tension des chenilles des systèmes. (Référer à la section « Régages » du manuel).
	Mauvais alignement du système et de son angle d'attaque.	Corriger l'ajustement de l'alignement du véhicule et de l'angle d'attaque des systèmes. (Référer à la section « Régages » du manuel).
Manque de flottaison dans la neige	Mauvais ajustement des anti-rotation.	Régler de l'angle d'attaque selon les spécifications du fabricant. (Référer à la section « Régages » du manuel).

Figure 35



Vérifier que la rotule bouge bien en rotation. Vérifier aussi qu'il n'y a pas de jeu entre l'embout et la rotule (Figure 35).

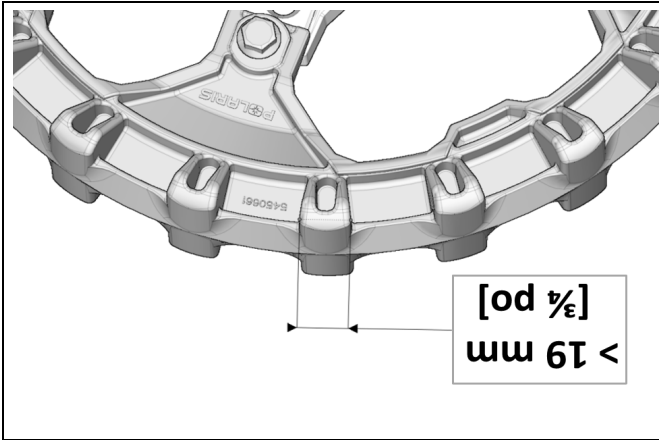
Figure 34



Vérifier l'usure de l'anti-rotation, principalement au niveau du joint à rotule (Figure 34) pour s'assurer qu'il n'est pas bloqué ou qu'il n'a pas de jeu. Un joint à rotule endommagé pourrait nuire au bon ajustement du système de chenille.

Anti-rotation

Figure 33



Vérifier l'usure des barbotins en mesurant la pièce telle qu'illustré à la Figure 33. Remplacer la pièce lorsque la dimension est inférieure à 19 mm. Une usure excessive pourrait nuire au bon entraînement de la chenille et nuire aux performances du système.

Barbotin

USURE

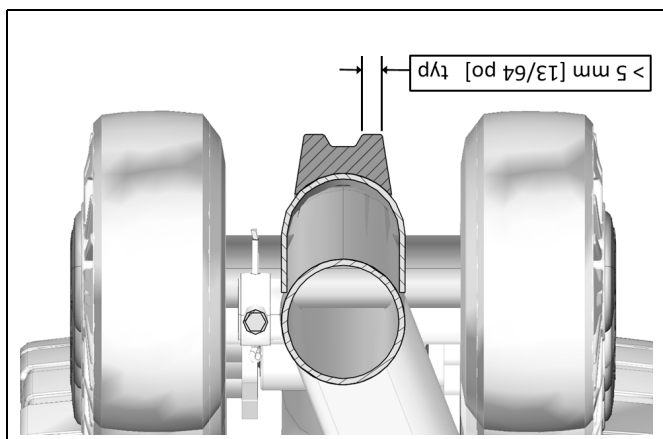


Figure 32

Vérifier l'usure des guides chenille en mesurant la largeur du guide. Si les dimensions du guide illustré à la Figure 32 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 la bande. Une dimension inférieure pourrait user prématurément les autres composantes de guidage du système.

Guide chenille

Roue uréthane

Vérifier l'usure des roues d'uréthane sur la bande de contact intérieure (1) et entre les profils des crampons (2). Si la bande est usée ou perforée ou le pneu est craquelé entre les profils, remplacer la roue. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Référez-vous à la Figure 31.

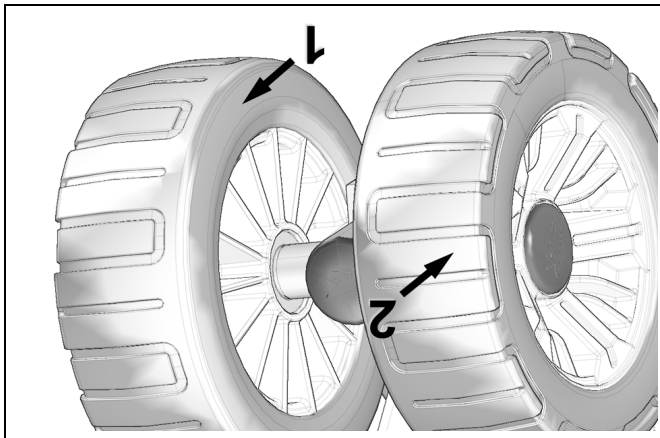


Figure 31

Chenille

Vérifier l'usure des chenilles en examinant la bande de roulement intérieure et extérieure, les dents de traction et les profils. S'assurer de ne pas voir la structure interne de la chenille aux endroits de coupure ou d'usure. Une usure trop prononcée pourrait occasionner des dommages aux roulettes et aux guides chenille.

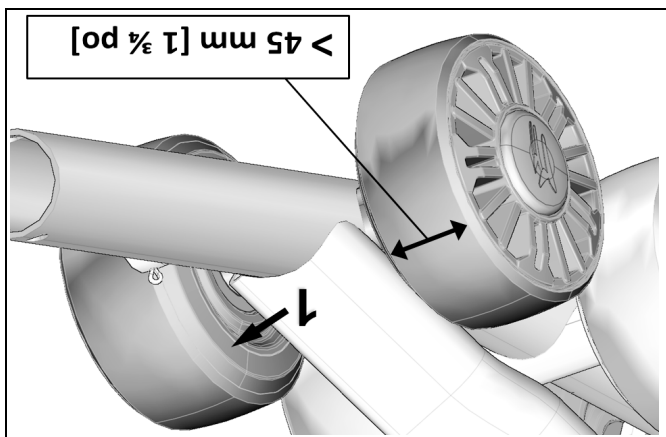


Figure 30

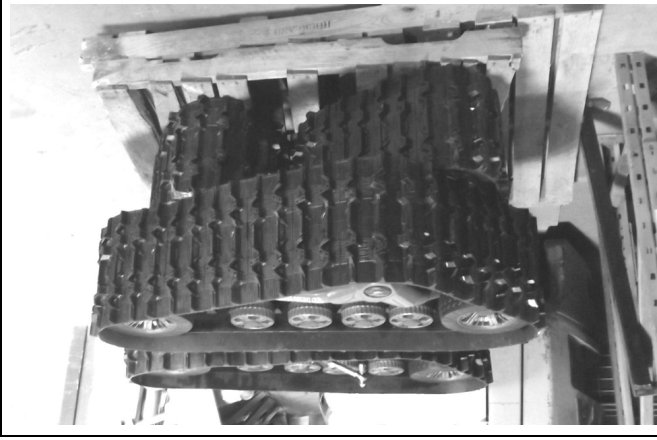
Vérifier l'usure des roulettes par la bande de contact intérieure (1). Si la bande est perforée et/ou la largeur de la roulette est inférieure à 45 mm, remplacer la roulette. Elle n'offre plus un support adéquat à la chenille et les guides peuvent s'user prématurément. Référez-vous à la Figure 30.

Roulette

USURE

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

Figure 29



La meilleure façon de remettre le système consiste à déposer chaque cadre sur le côté, à l'abri des rayons directs du soleil.

REMISAGE

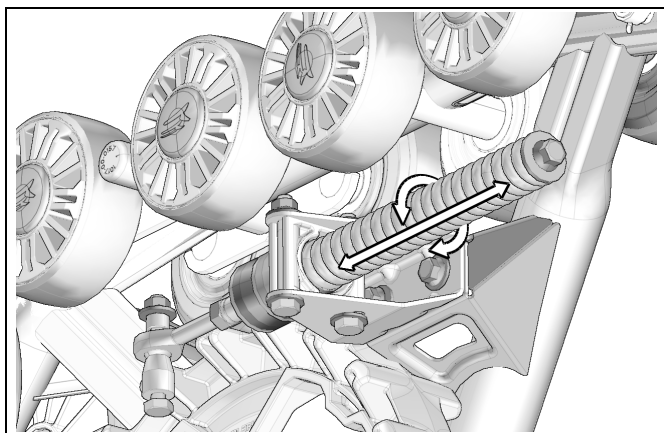
Faire attention de ne pas trop serrer les boulons, certaines pièces pourraient être soumises à des déformations s'il y a sur-serrage des boulons et certains aspects de sécurité pourraient être compromis.

AVERTISSEMENT 

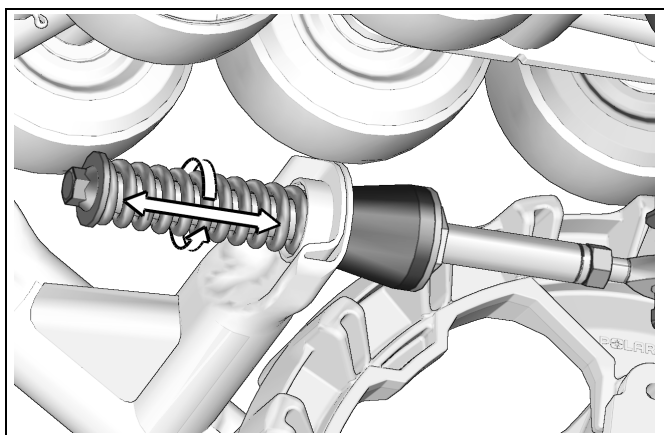
NOTE : Utiliser une pâte de blocage de filet de type Loctite 263 ou son équivalent aux endroits indiqués aux vues explosés du manuel.

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.

COUPLES DE SERRAGE



SYSTEMES ARRIERE

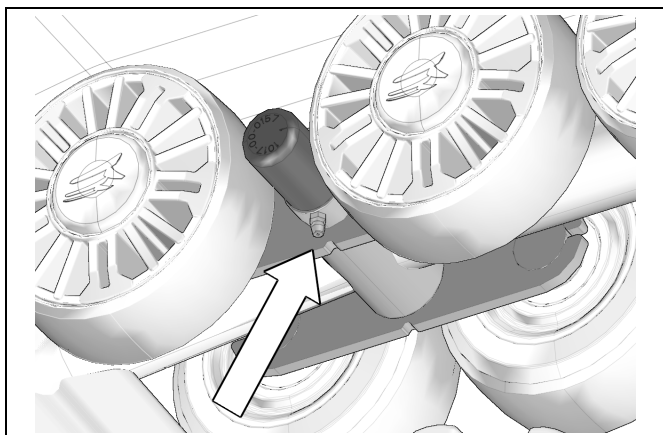


SYSTEMES AVANT

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

LUBRIFICATION DES BRAS STABILISATEURS

« 1 » RÉFÉRENCE



NOTE : Ne pas appliquer une trop grande quantité de graisse. Cela pourrait expulser le capuchon protecteur de l'arbre du stabilisateur.

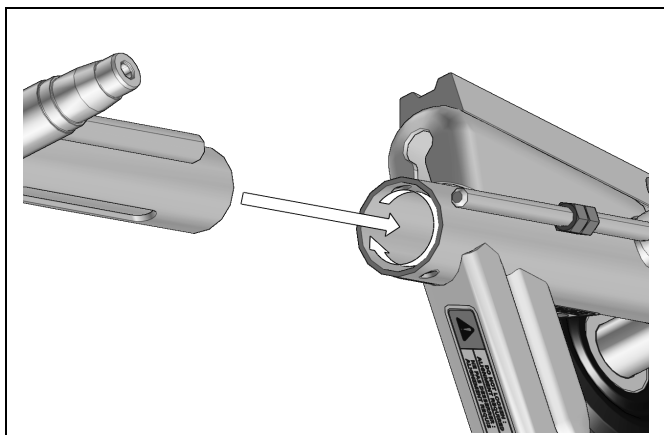
Appliquer 1,5 à 2 cc de graisse à l'arbre du stabilisateur par le raccord de graissage (zerk) en utilisant un pistolet à graisse.

LUBRIFICATION DE L'ARBRE DU TANDEM MÂLE

RÉFÉRENCE « H »

LUBRIFICATION

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



Appliquer une mince couche de graisse, d'huile ou de lubrifiant en aérosol à l'intérieur du tube du châssis, uniformément sur toute la circonférence (360°) et sur une longueur de 12 à 15 cm [5 à 6 po].

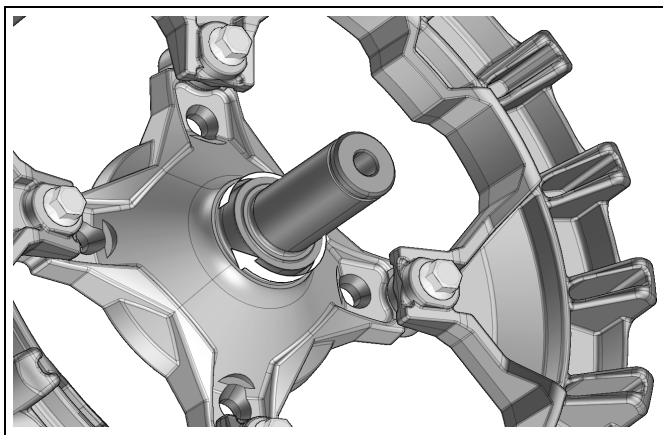
Le tensionneur doit obligatoirement être réaligné suite à sont démontage. Référez-vous à la section Alignement du tensionneur de ce manuel.

AVERTISSEMENT

TUBE CHÂSSIS - CÔTÉ TENSIONNEUR

« G » RÉFÉRENCE

LUBRIFICATION



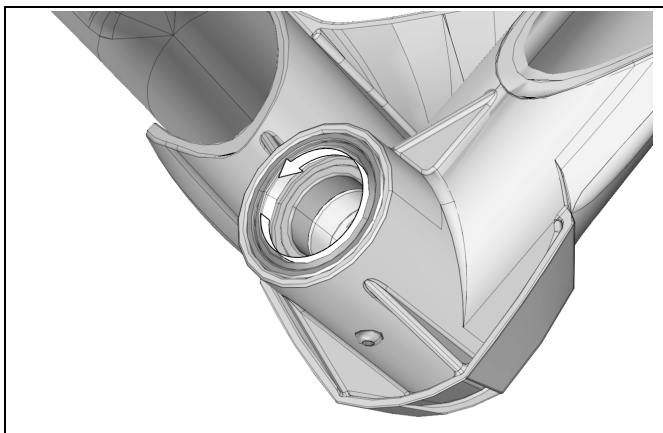
Appliquer une quantité de 1 à 1,5 cc (centimètre cube) de graisse sur la speed sleeve du moyeu, sur toute sa largeur et sur toute la circonférence (360°).

LUBRIFICATION DE LA SPEED SLEEVE DU MOYEU

RÉFÉRENCE « F »

LUBRIFICATION

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

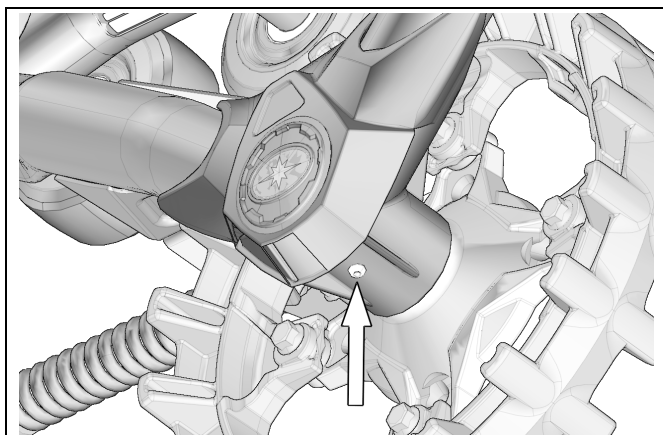


Appliquer une quantité de 1,5 à 2 cc (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de moyeu, uniformément sur toute la circonférence (360°).

LUBRIFICATION DU JOINT DES ROULEMENTS DU MOYEU

« E » RÉFÉRENCE

LUBRIFICATION



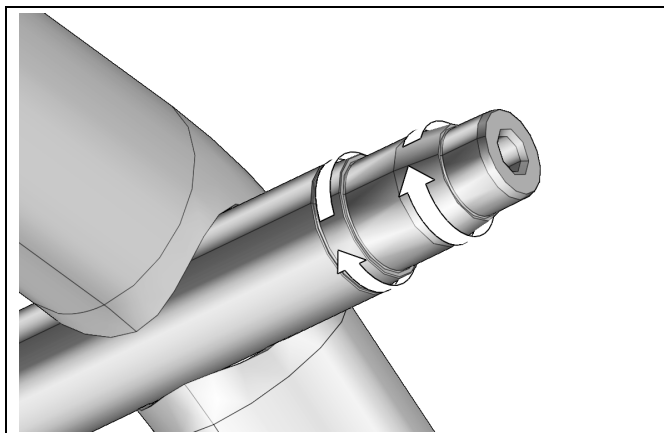
NOTE : Ne pas dépasser la quantité d'huile recommandée.

Suite au remplacement des roulements de moyeu et à la réinstallation du moyeu, verser 8 à 10 cc d'huile 80W90 par le trou de lubrification sur le dessus du logement du moyeu.

LUBRIFICATION DU MOYEU

RÉFÉRENCE « D »

LUBRIFICATION



Appliquer une quantité de 1 à 1,5 cc (centimètre cube) de graisse sur la portée supportant le joint de l'arbre de roue et sur l'arbre de roue, sur sa largeur et sur toute la circonférence (360°).

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

« C » RÉFÉRENCE

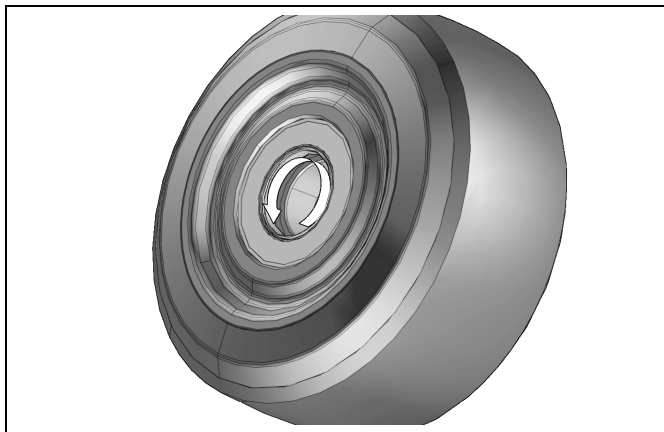


Appliquer une quantité de 1 à 1,5 cc (centimètre cube) de graisse entre et sur les lèvres du joint de roue, uniformément sur toute la circonférence (360°).

LUBRIFICATION DES PNEUS 241 mm

RÉFÉRENCE « B »

LUBRIFICATION



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°).

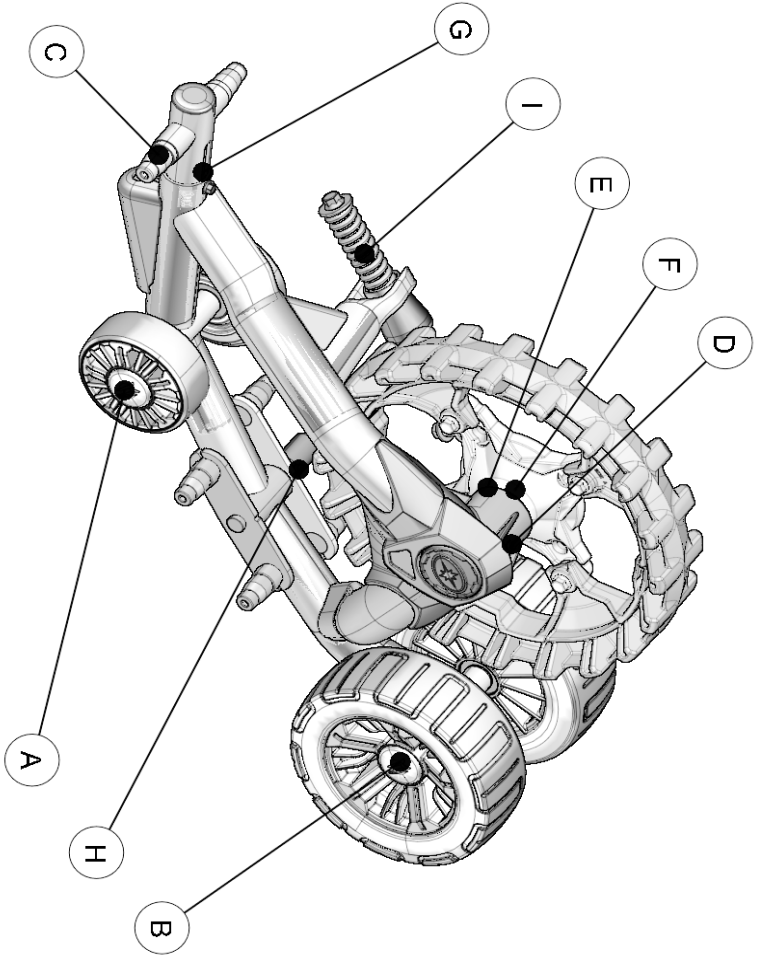
LUBRIFICATION DES ROUES 132 mm

« A » RÉFÉRENCE

NOTE : Utiliser une graisse de type synthétique anti-friction qui a une grande résistance à l'eau et à l'usure. La graisse Aerochem MF est recommandée.

Le tableau du programme d'entretien à la p. 40 inclut une maintenance de lubrification qui doit être faite sur les systèmes. Référez-vous aux recommandations qui suivent pour une lubrification optimale.

LUBRIFICATION



LUBRICATION

LUBRICATION

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 et la rondelle.

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

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

- **Joint d'étanchéité-roulement de moyen** : Selon les recommandations de la charte de maintenance, le joint étanche du moyen doit être nettoyé et lubrifié. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 50.
- NOTE : Une lubrification aux fréquences prescrites permet de maintenir une étanchéité optimale du joint d'étanchéité du moyen et d'augmenter la durée de vie des roulements du moyen.
- **Usure des guides** : Vérifier l'usure des guides des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 58. Remplacer les guides si l'usure est trop importante.
- **Tandems** : Vérifier l'état des cônes de caoutchouc des tandems des systèmes avant et des axes de roue des systèmes arrière. S'ils montrent une usure ovale de l'alesage du centre, ils doivent obligatoirement être remplacés.
- **Fissures** : Inspecter visuellement les châssis des systèmes afin de détecter toute présence de fissure ou défauts pouvant nuire au bon fonctionnement.
- **Lubrification** : Selon les recommandations de la charte de maintenance, les antirrotations doivent être nettoyés et lubrifiés. Voir la section « Lubrification » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 54.
- **Couple des boulons** : Vérifier aux intervalles recommandés de la charte de maintenance le couple des boulons de fixation des ancrages et des bras antirrotation des systèmes.
- **Fissures, déformation** : Inspecter visuellement les antirrotations des systèmes afin de détecter toute présence de fissure ou déformation pouvant nuire au bon fonctionnement. Remplacer les composantes si elles sont endommagées.

Antirrotation

- **Usure** : Vérifier l'usure des barbotins des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 59. Remplacer si l'usure est trop importante.

Barbotin

Chenille

MAINTENANCE

- **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 32.
 - **Usure** : Vérifier l'usure et l'état générale des chenilles des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 57.
- NOTE* : Une chenille endommagée peut entraîner l'usure prématurée aux composantes des systèmes.

Roues

- **Usure latérale** : Vérifier l'usure latérale des roues des systèmes. Voir la section « Usure » du *Manuel de l'utilisateur* à la page 56. 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 défauts.
 - **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 46. Si un joint d'étanchéité montre une défecuosité, 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 de celles-ci.

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 défecuosité.
- NOTE* : Toujours remplacer les deux roulements à la fois lors d'un remplacement.

Maintenance - Tâches

- **Inspecter** : La ou les composantes visées doivent être examinées avec attention. Si une anomalie est détectée, le défaut doit être réparé ou la ou les composantes doivent être changées.
- **Nettoyer** : La ou les composantes visées doivent être nettoyées de toute saleté, poussière ou contaminant pouvant nuire au bon fonctionnement du système.
- **Ajuster** : La ou les composantes visées doivent être ajustées ou réajustées selon les recommandations d'ajustement du fabricant, référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Lubrifier** : La ou les composantes visées ont besoin d'être lubrifiées selon les recommandations du fabricant. Référez-vous à la section appropriée du *Manuel de l'utilisateur*.
- **Remplacer** : La ou les composantes visées doivent obligatoirement être remplacées pour éviter des bris majeur.

Maintenance - Spécifications

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 28.
 - **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.

MAINTENANCE

UTILISATION EN CONDITIONS HIVERNALES NORMALES

	INITIALE			PERIODIQUE			
	AVANT L'UTILISATION	A 10 HEURES	A 20 HEURES	AUX 25 HEURES	AUX 40 HEURES	AUX 50 HEURES	AUX 100 HRS / ANNUEL
SYSTEME - INSPECTION VISUELLE	INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	INSPECTER / AUSTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER
SYSTEME - AJUSTEMENTS	AUSTER		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
SYSTEME - ALIGNEMENT DU VEHICULE	AUSTER		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
SYSTEME - COUPLE DES BOUTONS	AUSTER	AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER		INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
CHEVILLE - TENSION							INSPECTER
CHEVILLE - USURE							INSPECTER / REMPLACER
ROUES - USURE LATÉRALE			INSPECTER		INSPECTER	INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER
ROUES - ROULEMANTS			INSPECTER		INSPECTER	INSPECTER	INSPECTER / REMPLACER
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE				LUBRIFER			LUBRIFER
CHASSIS - ROULEMANTS DES MOTEURS							INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU							INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - USURE DES GUIDES					INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - TANDÉMS			LUBRIFER				INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - FISSURES							INSPECTER
BARBOTTIN - USURE					NETTOYER / LUBRIFER		NETTOYER / LUBRIFER
ANTIRROTATION - LUBRIFICATION							INSPECTER / AUSTER
ANTIRROTATION - COUPLE BOUTONS			INSPECTER / AUSTER				INSPECTER
ANTIRROTATION - FISSURES, DÉFORMATION			INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER
VÉHICULE - COURSE BRAS SUSPENSION			INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER
VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE			INSPECTER / AUSTER				INSPECTER / AUSTER

UTILISATION COMMERCIALE / INDUSTRIELLE / CONDITIONS ABRASIVES

	INITIALE			PERIODIQUE			
	AVANT L'UTILISATION	A 10 HEURES	A 20 HEURES	AUX 25 HEURES	AUX 40 HEURES	AUX 50 HEURES	AUX 100 HRS / ANNUEL
SYSTEME - INSPECTION VISUELLE	INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	INSPECTER / AUSTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER	NETTOYER / INSPECTER
SYSTEME - AJUSTEMENTS	AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
SYSTEME - ALIGNEMENT DU VEHICULE	AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
SYSTEME - COUPLE DES BOUTONS	AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER	INSPECTER / AUSTER
CHEVILLE - TENSION							INSPECTER
CHEVILLE - USURE			INSPECTER		INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER
ROUES - USURE LATÉRALE			INSPECTER		INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER
ROUES - ROULEMANTS			INSPECTER		INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER
ROUES - LUBRIFICATION JOINT ÉTANCHE				LUBRIFER			LUBRIFER
CHASSIS - ROULEMANTS DES MOTEURS							REMPACER
CHASSIS - JOINT ROULEMENT MOYEU				NETTOYER / LUBRIFER			INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - USURE DES GUIDES					INSPECTER		INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - TANDÉMS			LUBRIFER				INSPECTER / REMPLACER
CHASSIS - FISSURES							INSPECTER
BARBOTTIN - USURE					LUBRIFER		INSPECTER / REMPLACER
ANTIRROTATION - LUBRIFICATION	LUBRIFER	INSPECTER / AUSTER					INSPECTER / AUSTER
ANTIRROTATION - COUPLE BOUTONS		INSPECTER / AUSTER					INSPECTER
ANTIRROTATION - FISSURES, DÉFORMATION		INSPECTER / AUSTER					INSPECTER / AUSTER
VÉHICULE - COURSE BRAS SUSPENSION		INSPECTER / AUSTER					INSPECTER / AUSTER
VÉHICULE - TIGE DE CONDUITE		INSPECTER / AUSTER					INSPECTER / AUSTER

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 41.

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

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.

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 doit 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

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

MAINTENANCE

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.

PÉRIODE DE RODAGE				
VERIFICATION	INSTALLATION	1 ^{re} HEURE 15 km/h MAX Vitesse réelle	2 ^e HEURE 25 km/h MAX Vitesse réelle	3 ^e HEURE 35 km/h MAX Vitesse réelle
INSPECTION VISUELLE	X	X	X	X
TENSION - CHENILLES	X	X	X	X
ANGLE D'ATTACHE - SYSTEMES	X	X		
ALIGNEMENT	X			
COUPLE DES BOULONS				

Une période de rodage est nécessaire afin de permettre aux composantes du système un bon agencement des pièces les unes par rapport aux autres.

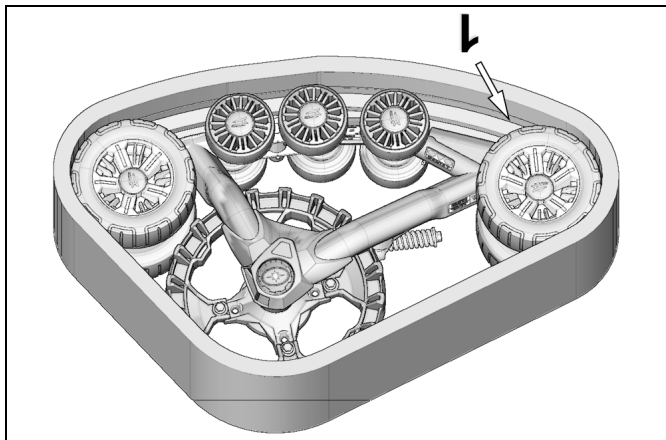
Pendant la période de rodage de 4 heures ou 80 kilomètres, suivre les recommandations suivantes :

- Ne pas rouler dans des conditions sèches et propres.
(par exemple : asphalte, champ de foin, etc.).
- Amorcer des virages serrés à très basse vitesse : (10 km/h maximum vitesse réelle).

PÉRIODE DE RODAGE

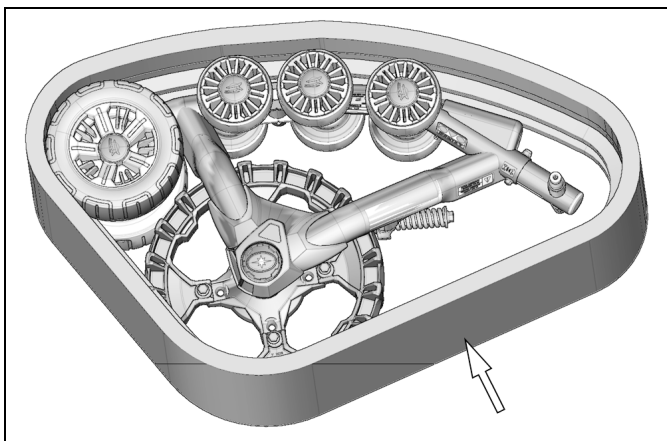
- Ajuster la tension de la chenille. Voir la rubrique « Tension de la chenille » à la page 32.

Figure 28



- Réinstaller les roues de 241 mm. Voir la Figure 28.

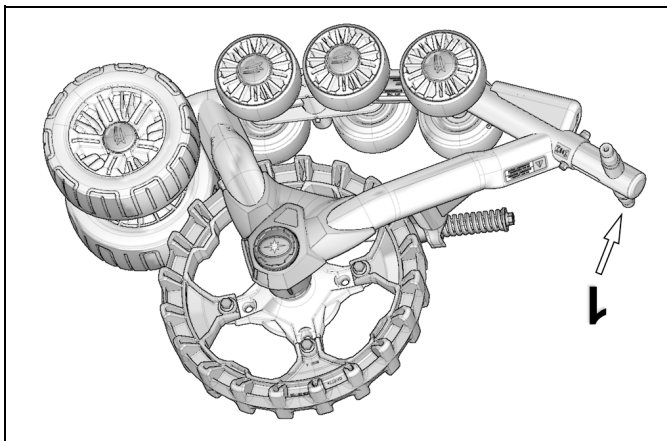
Figure 27



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

- Installer la chenille de caoutchouc. Voir la Figure 27.

Figure 26



- Enlevez les deux roues de 241 mm au tensionneur. Voir la Figure 26.

INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC

AVERTISSEMENT

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

Si possible, placer le véhicule sur une surface plane et au niveau (ou sur un dispositif de levage approprié). Arrêter le moteur.

Procéder comme suit :

- Régler la tension de la chenille au minimum. Voir la Figure 25.

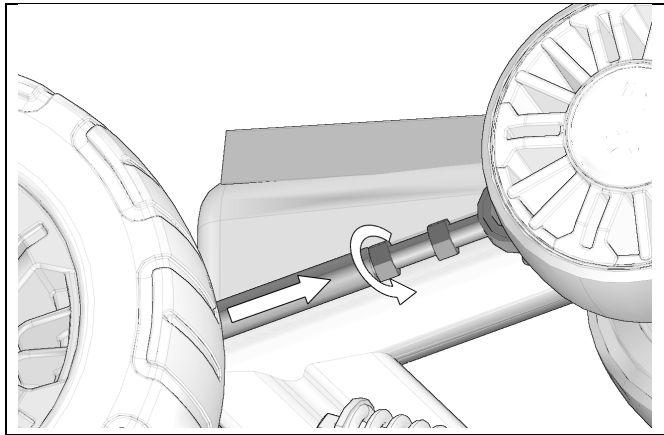


Figure 25

Principes de réglage :

- Si la tension est plus élevée au niveau de la chenille, il est moins probable que celle-ci déraile, sans compter qu'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 le rendement, le roulement et les économies de carburant.

Vérification finale

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

Figure 24

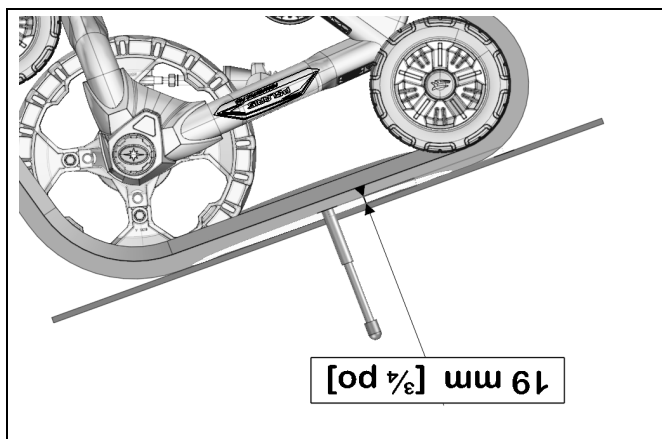
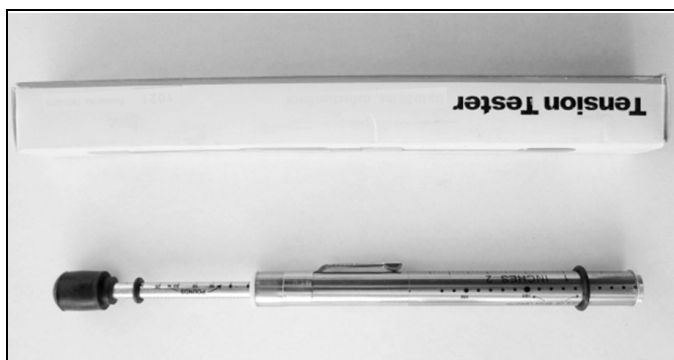


Figure 23



NOTE : Utiliser un outil de vérification de tension de chenille comme celui montré à la Figure 23.

Chenille	Force	Déflexion
Arrière	11 kg	19 mm
Avant	11 kg	19 mm

Le tableau suivant indique la force (1) appliquée et la flèche (2) qui doit se produire selon les conditions d'utilisation. Voir la Figure 24.

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.

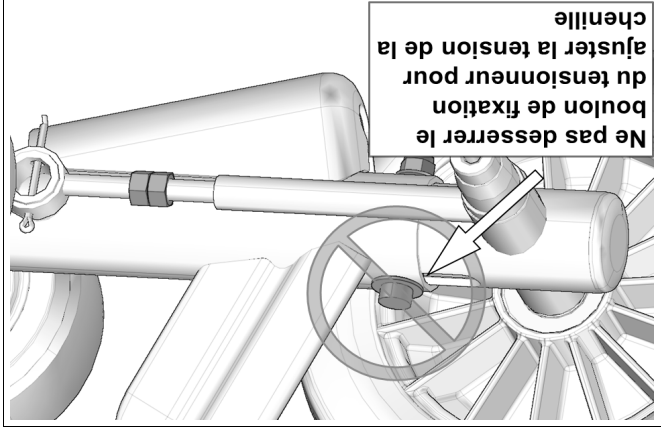


Figure 21

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou d'ajustement (1) pour régler la tension de la chenille. Voir la Figure 22.

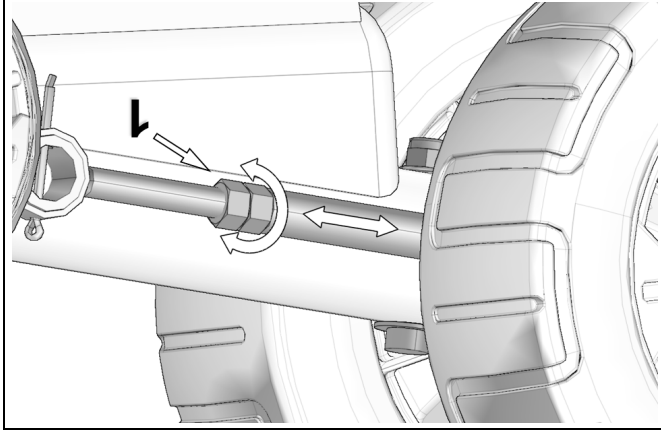


Figure 22

Mesure B : Mesurer la distance entre les roues extérieures de l'essieu le plus à l'arrière des systèmes de chenille avant. Voir les Figure 19 et la Figure 20.

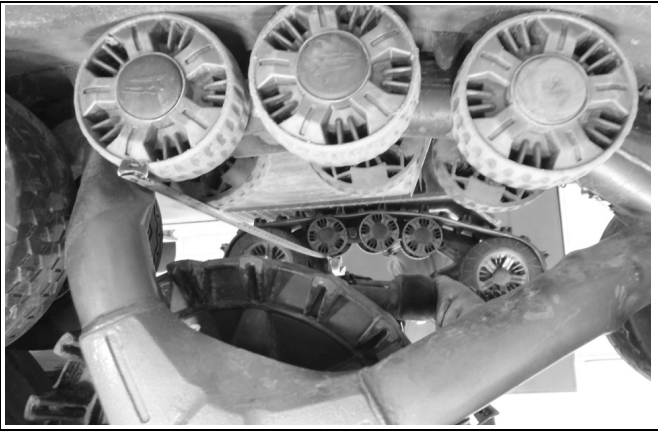


Figure 19 (Distance entre les roues arrière)

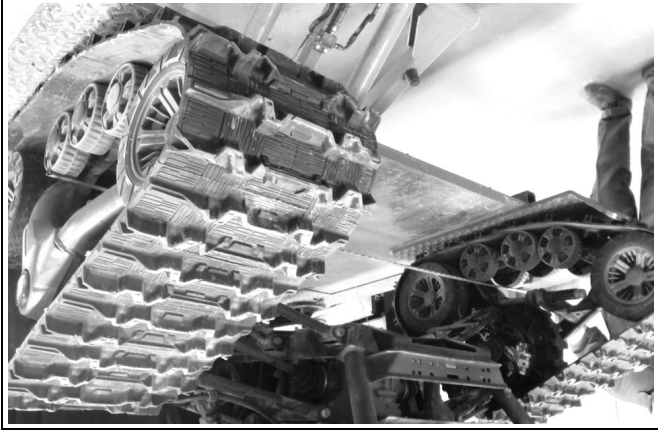


Figure 20 (Distance entre les roues arrière)

RÉGLAGES

Mesure A: Mesurer la distance entre les roues extérieures de l'essieu le plus à l'avant des systèmes de chenille avant. Voir les Figure 17 et la Figure 18.

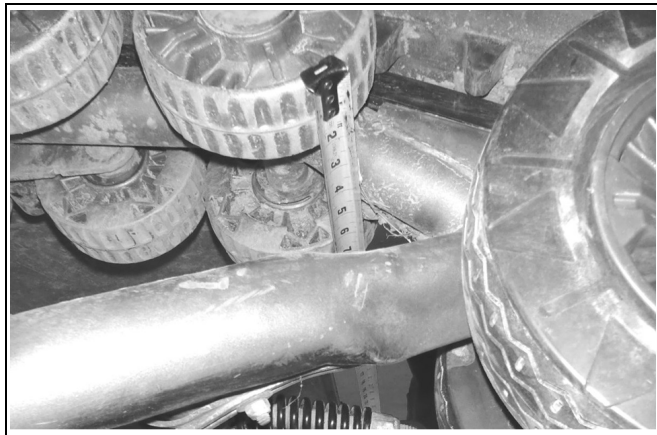


Figure 17 (Distance entre les roues avant)

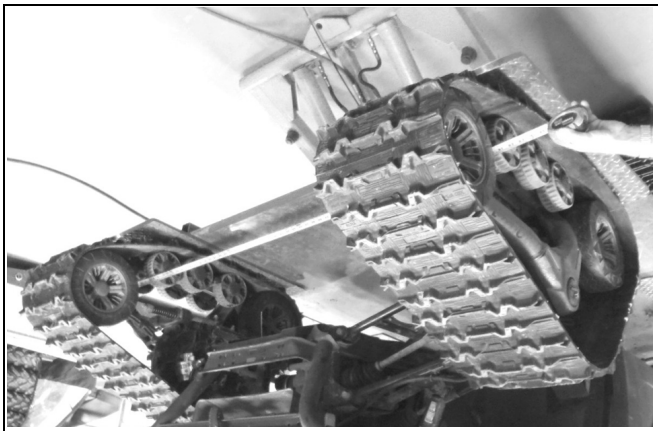


Figure 18 (Distance entre les roues avant)

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

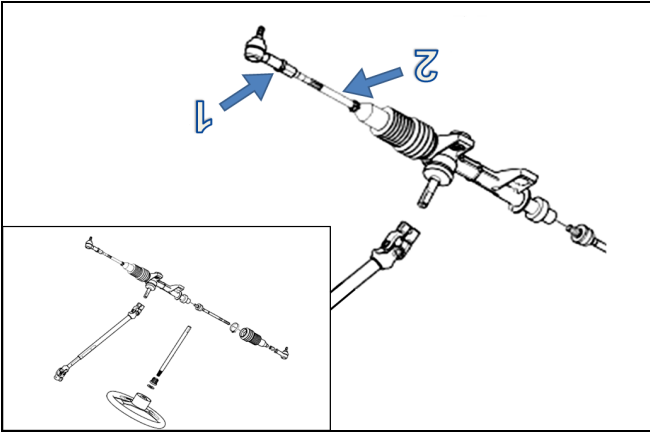
NOTE : L'ajustement du parallélisme des systèmes avant est très important et a un lien direct avec la durée de vie des composants du système. Suivre attentivement les recommandations d'ajustement et de vérification du manuel.

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

Pour effectuer l'ajustement sur le VTU, premièrement débloquer l'érou (1) de chaque tige d'accouplement de la direction (2), visser ou dévisser ensuite la tige d'accouplement de la direction (2) d'un nombre de tours égal des deux côtés du véhicule. Voir la Figure 16.

Méthode d'ajustement

Figure 16



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.

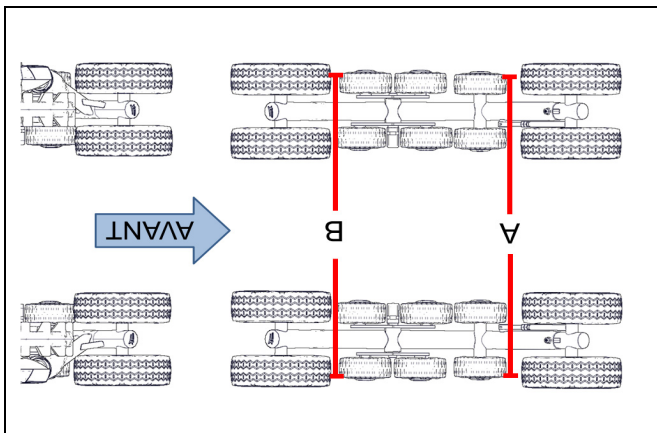
A - B = 0 à 3 mm [1/8 po]

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

Mesure B : représente la distance entre les roulettes arrière-externes.

Mesure A : représente la distance entre les roulettes avant-externes.

Figure 15



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.

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].

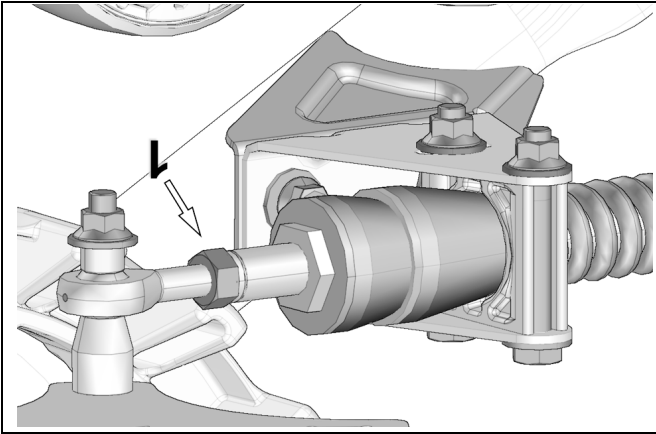
On exige d'ajuster le parallélisme lorsque que le VTU est placé sur le sol, en déplaçant celui-ci vers l'avant sur environ 3 mètres [10 pi] pour ensuite mesurer le parallélisme. Voir la Figure 15.

Alignement

- En comprimant le cône de caoutchouc, on prévient les contacts possibles avec le marche-pied. Un cône de caoutchouc comprimé **nuit au bon fonctionnement** des systèmes.
 - Un jeu plus élevé au niveau du cône de caoutchouc permet au véhicule de mieux surmonter les obstacles et de mieux flotter en **marche avant** dans la neige profonde et poudreuse.
- Principes de réglage (systèmes arrière) :**

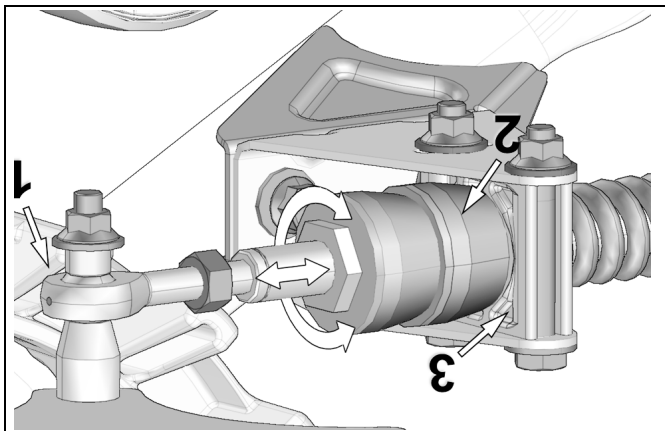
NOTE : Une fois que les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes arrière sont terminés, contre-vérifier les ajustements.

Figure 14



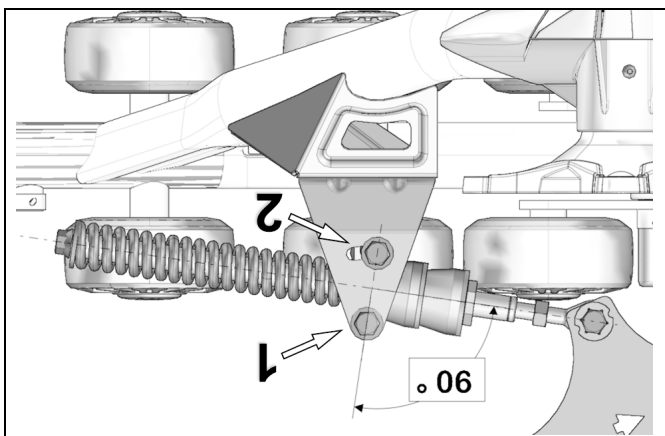
- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou (1). Voir la Figure 14.

Figure 13



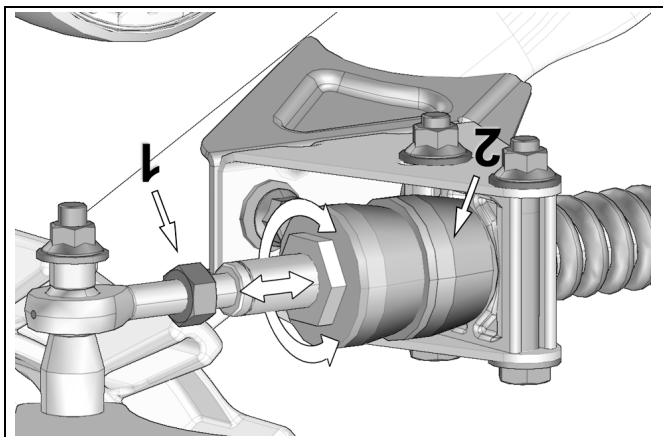
- Ajuster la longueur de l'embout à rotule (1) en tournant l'écrin au bras stabilisateur jusqu'à ce que le cône de caoutchouc (2) entre légèrement en contact avec le support pivotant (3). Voir la Figure 13.

Figure 12



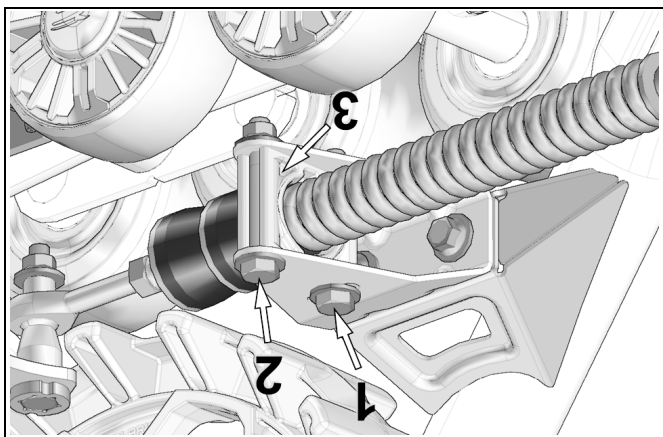
- Positionner le support pivotant de l'ancrage anti-rotation à 90° (perpendiculaire) au bras stabilisateur. Serrer ensuite les deux boulons de fixation de l'ancrage anti-rotation (1) et (2) à un couple de 50 N-m. Voir la Figure 12.

Figure 11



- Desserer 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 11.

Figure 10



- Desserer les boulons (1) et (2) de l'ancrage anti-rotation afin de permettre à la pièce de support (3) de pivoter. Voir la Figure 10.

Angle d'attaque des systèmes arrière

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

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

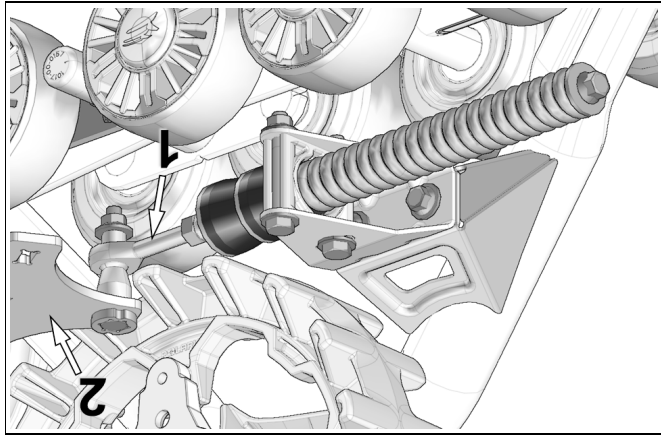


Figure 8

- Vérifier que le boulon du ressort (1) est serré au couple recommandé [40 N•m] et que les composantes du bras stabilisateur sont dans le bon ordre. Voir la Figure 9.

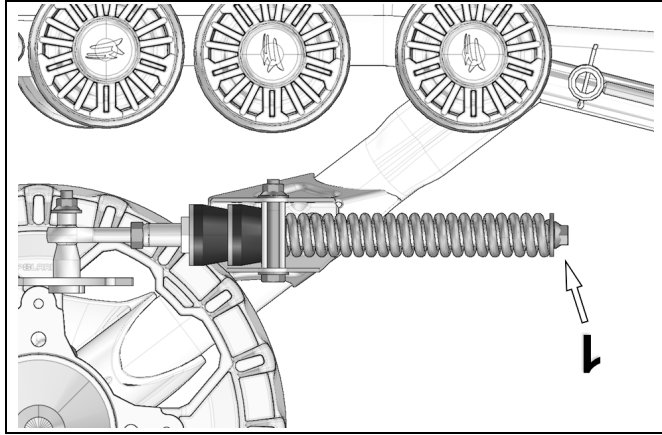


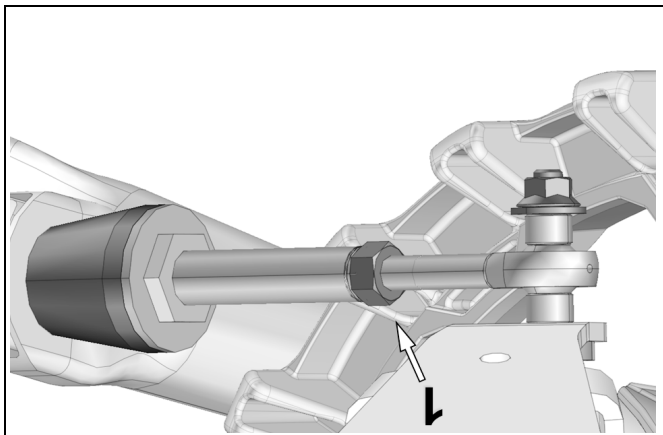
Figure 9

Principes de réglage (systèmes avant):

- Un ajustement de plus de **308 mm [12 1/8 po]** mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de faciliter la direction en plus de produire un effet d'instabilité à haute vitesse.
- Un ajustement de moins de **308 mm [12 1/8 po]** mesuré au moyen de la barre plate a pour effet de raffermir la direction, en plus d'augmenter la stabilité à haute vitesse.

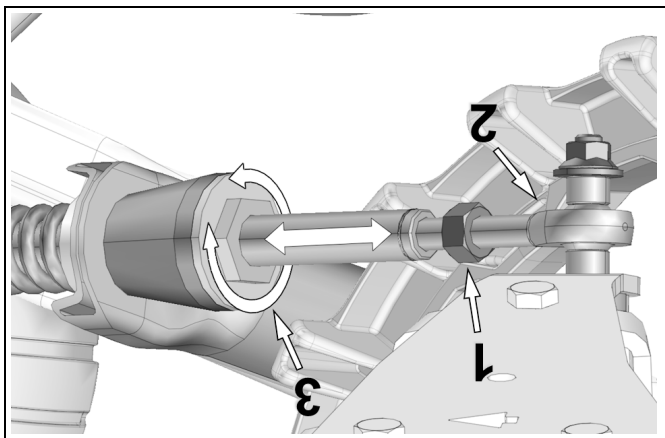
NOTE : Une fois les ajustements de l'angle d'attaque des systèmes avant terminés, revérifier les mesures afin de confirmer les ajustements.

Figure 7



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

Figure 6



- Desserer le contre-écrou (1) de l'embout à rotule. Ajuster la longueur de l'embout (2) en tournant l'écrou au bras stabilisateur (3) pour obtenir un ajustement de **308 mm [12 1/8 po]** au dessus du sol. Voir la Figure 6.
- NOTE :** Avant chaque mesure de l'ajustement, exercer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat au sol.

RÉGLAGES

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

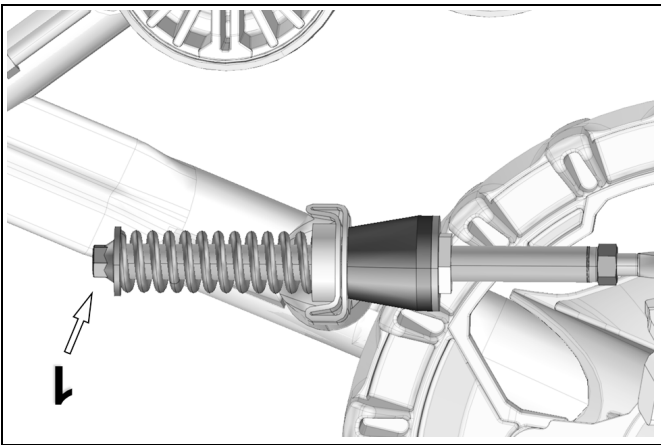


Figure 4

- Positionner une barre plate sur les deux roues arrière du système de traction et mesurer ensuite la hauteur au sol à l'aide d'une règle comme montré à la Figure 5.

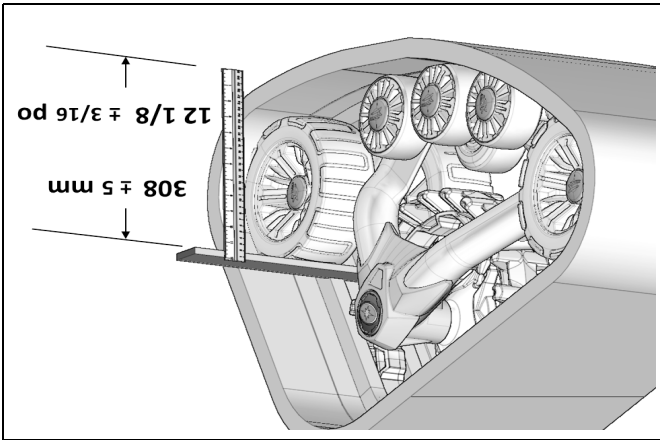
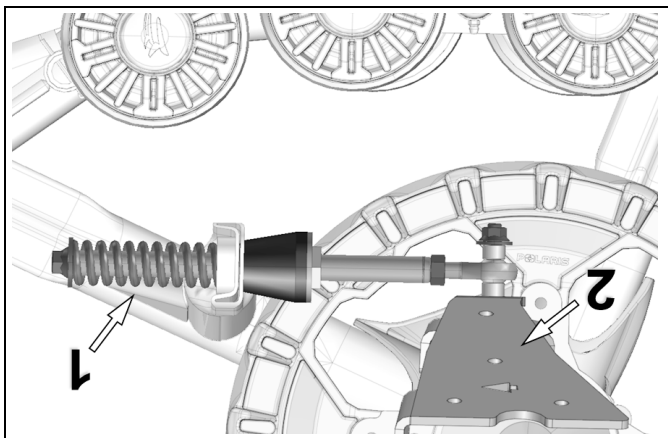


Figure 5



- Le bras stabilisateur (1) doit être fixé à l'ancrage avant (2) du véhicule. Voir la Figure 3.
 - Exercer temporairement une pression sur le devant de la chenille pour s'assurer qu'elle repose à plat sur le sol.
 - Positionner le volant et les systèmes de chenilles droite.
- Ajuster l'angle d'attaque prescrit au niveau des systèmes avant. Procéder comme suit :

Angle d'attaque des systèmes avant

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

IMPORTANT

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

Réinstallation

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

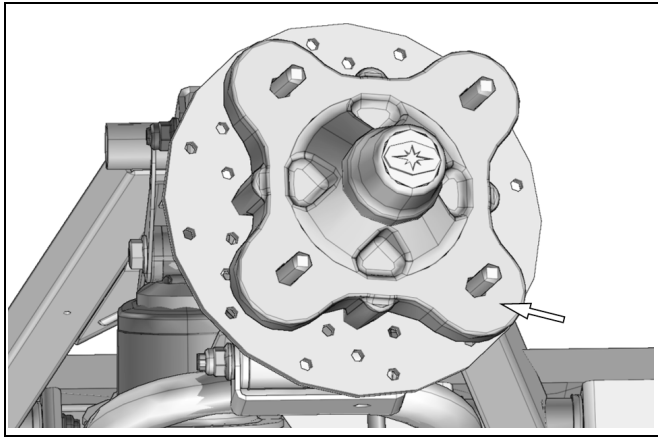


Figure 2

NOTE : Nettoyer les moyeux de roue.

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

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

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

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

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

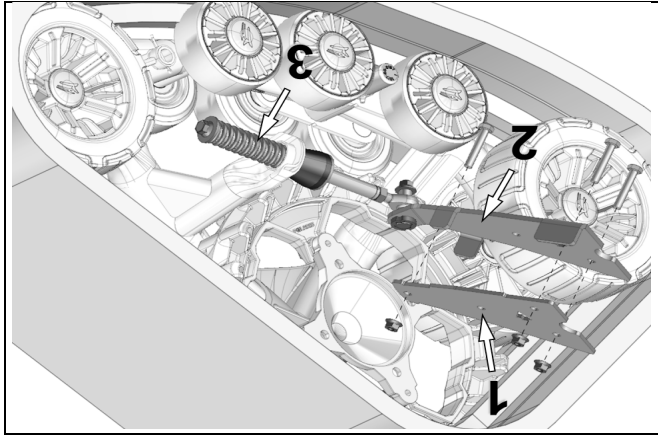


Figure 1

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

AVERTISSEMENT

Pour éviter toutes blessures aux mains lors de la manipulation des systèmes, nous vous recommandons de manœuvrer les systèmes aux emplacements indiqués à la photo suivante.



Installation

Effectuer toutes les tâches décrites dans les *Directives d'installation* du véhicule. Ajuster l'angle d'attaque, l'alignement et la tension de la chenille de la façon décrite dans ce manuel. Essayer ensuite le véhicule et procéder à une vérification manuelle. ajustements après la première utilisation, réajuster au besoin.

Démontage

ATTENTION: En laissant les ancrages de bras stabilisateurs fixés aux bras de suspension, il peut en résulter des dommages graves au véhicule. Ne jamais laisser des composantes autres que les pièces de renfort de la plaque de protection et du repose-pied.

Au moyen d'un dispositif de levage, soulever le VTU et installer des supports appropriés. S'assurer que le véhicule est solidement immobilisé afin qu'on puisse y travailler.

INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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

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

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

AVERTISSEMENT

L'installation de ce système aura pour effet de modifier le comportement du véhicule. Il est important de prendre le temps qu'il faut pour se familiariser avec les systèmes.

AVERTISSEMENT

Il est de la responsabilité du conducteur de vérifier que l'entrée d'air du véhicule est bien adaptée et ne présente aucun risque d'infiltration de neige.

AVERTISSEMENT

Lors de randonnées en groupe, il est important de mettre en garde les gens qui roulent derrière un véhicule muni de systèmes de traction, car ces derniers peuvent propulser des débris. Cela est d'autant plus important lors des randonnées sur pistes rocailleuses.

AVERTISSEMENT

Adaptez 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 VTT 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 plus loin dans le présent manuel.

Positionnement du câble lors d'un remorquage

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.

AVERTISSEMENT

Recommandations spéciales

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

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

AVERTISSEMENT

Le conducteur doit faire preuve de vigilance et de prudence en tout temps. La neige poudreuse et la boue peuvent cacher des obstacles qui présentent un danger.

AVERTISSEMENT

Effectuer des sauts



⚠ AVERTISSEMENT

Il est strictement défendu d'effectuer des sauts avec un véhicule équipé de systèmes de chenille. Les systèmes ne sont pas conçus pour effectuer ce genre de manœuvre. Un VTT muni d'un tel système ne se prête pas aux utilisations suivantes : compétitions, rallies, acrobaties, cascades, sauts ou autres utilisations extrêmes.

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.

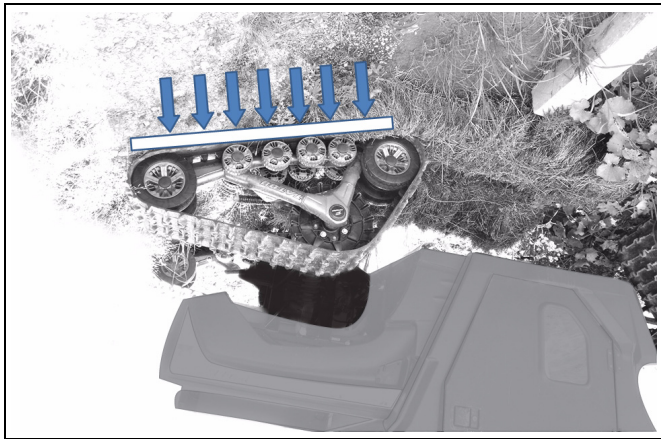
NOTE : Certains véhicules utilitaires n'ont pas l'option de verrouillage du différentiel arrière. Pour ces véhicules, éviter la situation mentionnée ci-dessus et effectuer des virages à plus grand rayon.

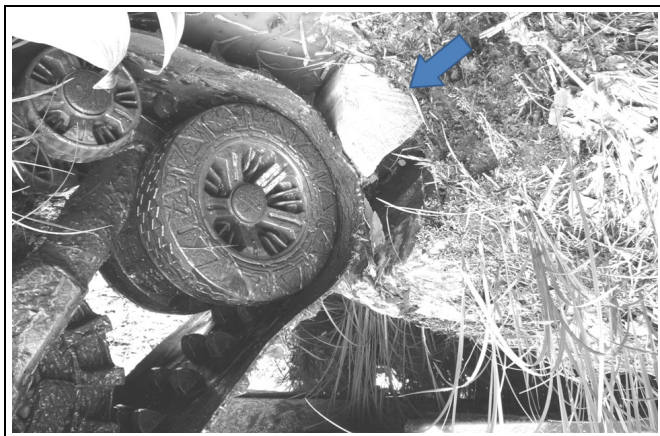
Excéder la course du système d'antirotation sur terrain accidenté



⚠ 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.





Lorsqu'il est impossible de contourner un obstacle de plus de 30 cm [12 po.] de haut, tel un tronc d'arbre, une souche de gros caillou, insérer une bûche ou une pierre de taille suffisante à diminuer la hauteur de l'obstacle et faciliter le passage.

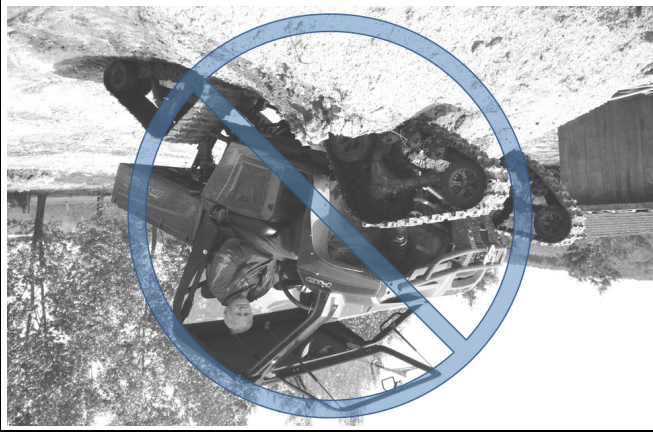
AVERTISSEMENT



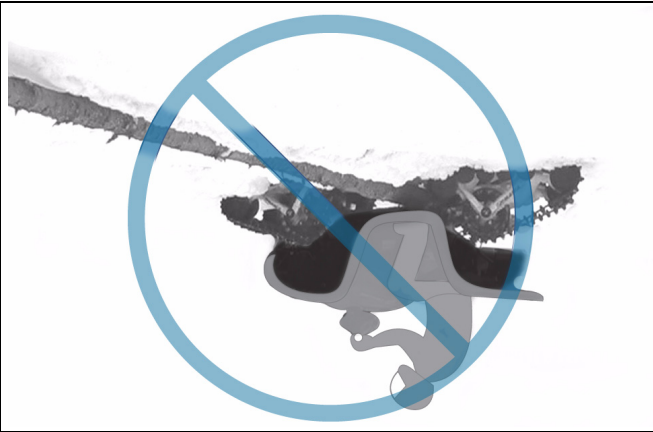
Franchir un obstacle de plus de 30 cm [12 po.]

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

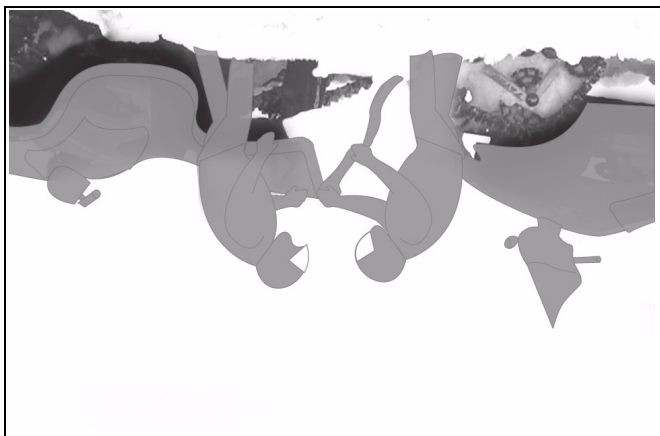
⚠ AVERTISSEMENT



Franchir une crête abrupte

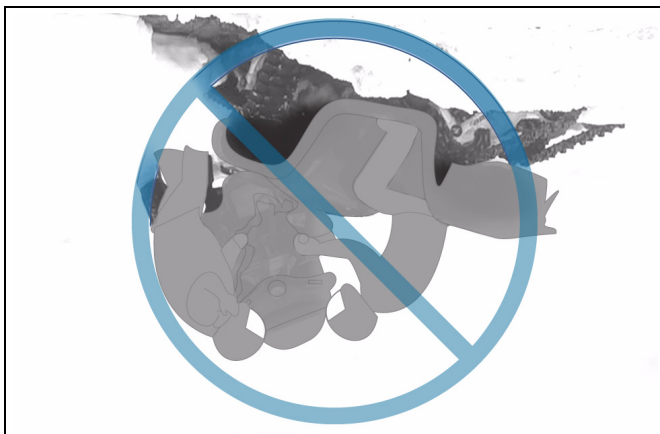


Franchir un obstacle



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 êtes enlisé. Remorquer le véhicule de façon à ce qu'il ressorte par les traces qu'il a laissées en s'enlisant.

AVERTISSEMENT 

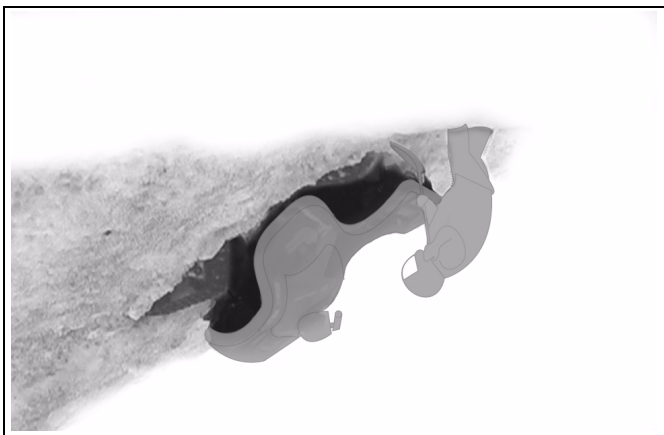


Remorquage en cas d'enlèvement

Descente et enlèvement en marche arrière

⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque les systèmes de chenille arrière s'enlèvent 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. Pelleret reste la meilleure alternative dans cette situation.





Le changement de direction lors de la descente d'une pente abrupte est déconseillé. Des bris majeurs au niveau du mécanisme de direction de votre VTU et aux systèmes de chenille peuvent survenir. Il est recommandé, lors de la descente d'une pente abrupte, de garder le guidon bien droit et d'amorcer le virage une fois que le VTU est sur un terrain plat de façon à éviter tout stress important aux composants du véhicule et du système.

⚠ AVERTISSEMENT



Descente en pente abrupte

AVERTISSEMENT ⚠

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



Vérification avant usage

NOTE : Le non respect de ces recommandations d'usage peut entraîner le refus d'une réclamation en vertu de la garantie

Lors de l'utilisation de d'un véhicule équipé de systèmes de chenille, Nous vous suggérons fortement de suivre les recommandations suivantes afin de prévenir tout accident, et des importants qui pourraient affecter les occupants, le véhicule ou les systèmes de chenille.

UTILISATION D'UN VTT MUNI DE SYSTÈMES

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.

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

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.

De façon générale, plus vous roulez lentement, meilleure sera la traction.

Avant de partir en excursion, assurez-vous d'avoir à la portée de la main les outils suivants : les clés 13 mm, 14 mm, 15 mm, 16 mm, 17 mm et 19 mm, une hache, une pelle, un câble de remorquage, un cric de levage et une clé à molette.

TRUCS ET CONSEILS

Les systèmes de traction pour VTL réduisent la pression au sol dans des conditions normales, la vitesse doit être réduite par rapport à celle d'un véhicule sur roues.

Consultez les autorités ayant des pouvoirs en vertu de la loi dans les endroits où vous circulerez avec votre VTL muni de systèmes avant toute utilisation et assurez-vous de respecter les lois et règlements en vigueur.

Ce document fait partie intégrante du système. Remettez-le à tout nouveau propriétaire du système.

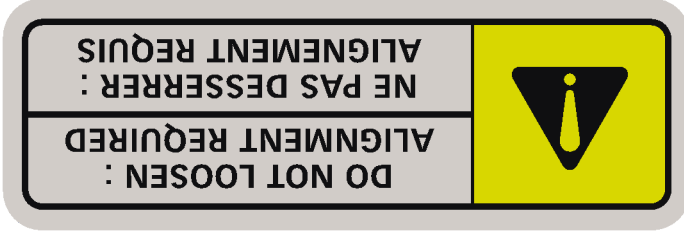
Vous êtes responsable de faire lire ce document à toute autre personne qui sera appelée à conduire le VTL muni de systèmes.

Veillez lire et suivre les indications du manuel du propriétaire du VTL autant de fois que nécessaire. Son contenu reste toujours valide après l'installation du système.




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.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

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.



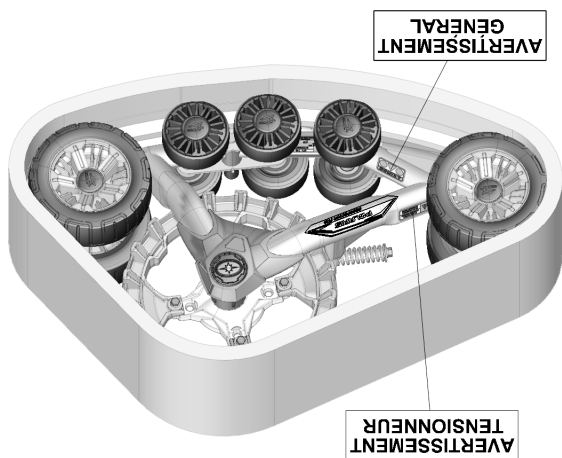
AVERTISSEMENT TENSIONNEUR

	<p>SECTION « MAINTENANCE » DU MANUEL DE L'UTILISATEUR - Suivre les instructions contenues dans la section « Maintenance » du <i>Manuel de l'utilisateur</i> pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire et durable des systèmes de chenille.</p>
	<p>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.</p>
	<p>MANUEL DE L'UTILISATEUR - Chaque utilisateur doit obligatoirement prendre connaissance du <i>Manuel de l'utilisateur</i> 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 <i>Manuel de l'utilisateur</i> doit également être transféré au nouvel utilisateur.</p>



AVERTISSEMENT GÉNÉRAL

Ne jamais retirer les étiquettes apposées sur les systèmes. Si une étiquette est endommagée, faites-la remplacer par un concessionnaire Polaris autorisé.



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.

ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT

IMPORTANT

Veillez lire attentivement ce document en entier, ainsi que les directives d'installation particulières au modèle avant d'assembler, d'installer et d'utiliser le système de traction.

NOTE : Apporte des renseignements supplémentaires.

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

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

AVERTISSEMENT 

On utilise, dans ce manuel, les symboles suivants afin de souligner des renseignements en particulier.

SÉCURITÉ

SÉCURITÉ

TABLE DES MATIÈRES

1	.....	SÉCURITÉ
4	.....	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
4	.....	TRUCS ET CONSEILS
8	.....	UTILISATION D'UN VTT MUNI DE SYSTÈMES
16	.....	INSTALLATION, DÉMONTAGE ET RÉINSTALLATION
20	.....	RÉGLAGES
35	.....	INSTALLATION D'UNE CHENILLE DE CAOUTCHOUC
38	.....	PÉRIODE DE RODAGE
39	.....	MAINTENANCE
45	.....	LUBRIFICATION
55	.....	COUPLES DE SERRAGE
55	.....	REMISAGE
56	.....	USURE
61	.....	DÉPANNAGE
62	.....	EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE
63	.....	DÉCLARATION « CE » DE CONFORMITÉ
	.....	LISTE DE PIÈCES
	.....	pages centrales

PROSPECTOR UTV

ENSEMBLE CHENILLES

2014



MANUEL

9925024 - VERSION A

DE L'UTILISATEUR



POLARIS[®]