



POLARIS

ENGINEERED PARTS
ACCESSORIES & APPAREL

UTV TRACK SYSTEM PROSPECTOR PRO

2016 USER MANUAL

9925638



PROSPECTOR PRO®

UTV Track Kit User Manual

NOTICE: Driveline and power train warranty coverage under the POLARIS Extended Service Contract (if purchased) is terminated upon installation of a track kit.

POLARIS® and PROSPECTOR PRO® are registered trademarks of POLARIS Industries Inc.

LOCTITE® is a registered trademark of Henkel Corporation.

Copyright 2015 POLARIS Sales Inc. All information contained within this publication is based on the latest product information at the time of publication. Due to constant improvements in the design and quality of production components, some minor discrepancies may result between the actual vehicle and the information presented in this publication. Depictions and/or procedures in this publication are intended for reference use only. No liability can be accepted for omissions or inaccuracies. Any reprinting or reuse of the depictions and/or procedures contained within, whether whole or in part, is expressly prohibited.

The original instructions for this product are in English. Other languages are provided as translations of the original instructions.

Printed in Canada

POLARIS PROSPECTOR PRO UTV Track Kit User Manual

TABLE OF CONTENTS

Introduction	4
Safety	6
Operation	7
Installation, Removal, Re-Installation	15
Adjustments	18
Rubber Track Installation	26
Track System Break-In	27
Maintenance	28
Troubleshooting	40
“CE” Declaration of Conformity	41
Service kits	42

INTRODUCTION

The following signal words and symbols appear in this manual and on safety labels. Your safety is involved when these words and symbols are used. Become familiar with their meanings before reading the manual.



The safety alert symbol indicates a potential personal injury hazard.

DANGER

A **DANGER** indicates a hazardous situation that, if not avoided, will result in death or serious injury.

WARNING

A **WARNING** indicates a hazardous situation that, if not avoided, could result in death or serious injury.

CAUTION

A **CAUTION** indicates a hazardous situation that, if not avoided, could result in minor or moderate injury.

NOTICE

A **NOTICE** indicates a situation that could result in property damage.



The Prohibition Safety Sign indicates an action **NOT** to take in order to avoid a hazard.



The Mandatory Action Sign indicates an action that **NEEDS** to be taken to avoid a hazard.

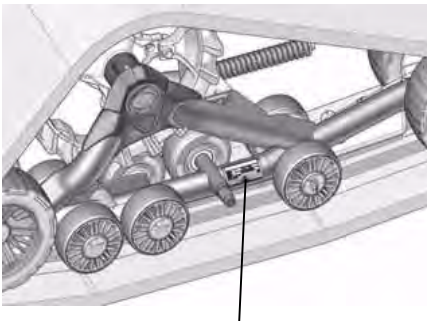
INTRODUCTION

⚠ WARNING

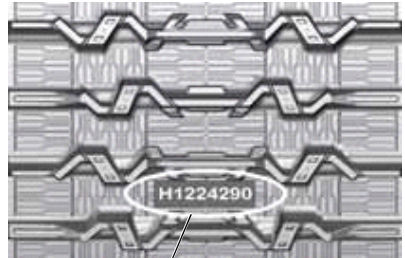
Failure to heed the warnings and safety precautions contained in this manual can result in severe injury or death. A collision or rollover can occur quickly, even during routine maneuvers like turning, or driving on hills or over obstacles, if you fail to take proper precautions.

- Always read this user manual and the PROSPECTOR PRO Track Kit installation instructions for your model before attempting to assemble, install or operate the track system.
- Every user must read this user manual. Understand all safety warnings, precautions and operating procedures before operating a POLARIS vehicle equipped with the track system. Keep this manual with the vehicle. If track systems are sold or transferred to a new user, the user manual must also be transferred to the new user.
- Always follow all inspection and maintenance procedures described in this user manual and in the track kit installation instructions.

Track System Serial Numbers



Track System
Serial Number



Rubber Track
Serial Number

Record your PROSPECTOR PRO track system serial numbers below.

Track System Serial Number: _____

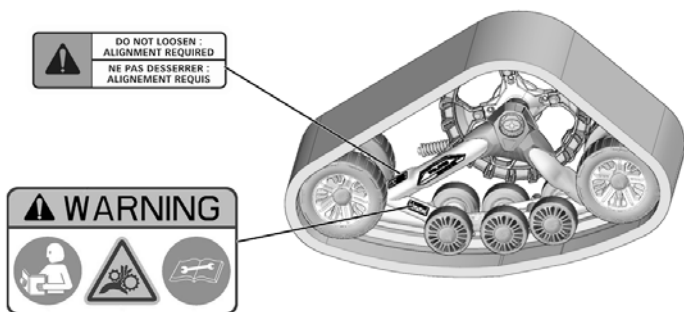
Rubber Track Serial Number: _____

SAFETY

Safety/Information Labels

Warning labels have been placed on the track system for your protection. Read and follow the instructions on each label carefully. If any of the labels shown in this manual differ from the labels on your track system, always read and follow the instructions of the labels on the track system.

Do not remove the warning labels from the track system. If an informational or graphic label becomes illegible or comes off, contact your POLARIS dealer to purchase a replacement.



General Warning Label



USER MANUAL - Every user must read this user manual. Understand all safety warnings, precautions and operating procedures before operating a POLARIS vehicle equipped with a PROSPECTOR PRO track system. Keep this manual with the vehicle. If track systems are sold or transferred to a new user, the user manual must also be transferred to the new user.



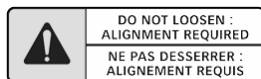
MOVING PARTS - Moving parts can crush and cut. Keep hands and body clear of moving parts. Turn the engine off before servicing track systems.



TECHNICAL MANUAL - Read and understand the technical manual before servicing this machine. Follow the instructions contained in the Maintenance Schedule section of the user manual.

Tensioner Bolt Warning Label

DO NOT loosen the tensioner assembly bolt under any circumstance. DO NOT loosen this bolt when adjusting track tension. This bolt is used to assemble and align the tensioner with the frame. If this bolt is loosened, tensioner realignment MUST be performed.



▲ WARNING

Failure to operate a track-equipped vehicle properly can result in a collision, loss of control, accident or rollover, which may result in serious injury or death. Every user must read and understand this user manual. Always check with local authorities in your intended area of operation to understand laws and restrictions pertaining to the operation of this track-equipped vehicle.

Serious injuries may result if hands, feet or clothing become entangled in a moving track. Stay clear of all moving tracks.

Pre-Use Inspection

WARNING! Operating the vehicle with a damaged track increases the possibility of track failure, which could cause loss of control resulting in serious injury or death. Always inspect the track for damage before using the vehicle.

1. Inspect the track and all track system components for wear or damage. Never operate with a damaged track.
2. Inspect wheels and moving parts for excessive mud, snow, ice and debris. Make sure the system can operate freely and that components are not bound by these elements.
3. Clear away any snow, mud or debris that may hinder or block proper operation of the vehicle's cooling and steering systems, air intakes and exhaust outlets.
4. After the initial installation, and after every future reinstallation of the tracks, always adjust track angle of attack, system alignment and track tension after the first use of the vehicle. See pages 18-25.



Survival Preparation/Remote Terrain Operation

When traveling off trails in remote terrain, always carry survival equipment appropriate to the conditions you may encounter. Such equipment may include, but is not limited to: a shovel, a first aid kit, extra clothing, a sleeping bag, a flashlight, food and water, a signaling mirror, a means of building a fire and a two-way radio or cellular telephone. If possible, carry essential spare parts for emergency repairs.

OPERATION

Safe Operation Practices

1. Read and understand this user manual and all warning and instruction labels before operating a track-equipped vehicle.
2. Read the vehicle owner's manual before operating with tracks. Follow all safety and operation warnings and procedures.
3. Never exceed the maximum weight capacity of the vehicle. When determining the weight you are adding to the vehicle, include the weight of the operator, passenger, accessories, loads in the rack or box and the load on the trailer tongue. *You must also include the added weight due to removing wheels and adding track systems.* The combined weight of these items must not exceed the maximum weight capacity.
4. When cargo load is 220 lbs. (100 kg) or more, always reduce speed significantly and operate with extra caution on rough terrain.
5. Operate the vehicle in 4X4 mode when operating with tracks. This will significantly reduce the possibility of derailing.
6. The vehicle will handle differently when a track system is installed. Select an open area that allows room to familiarize yourself with vehicle operation and handling. Drive slowly at first. On level surfaces, practice starting, stopping, turning, maneuvering, using the throttle and brakes and driving in reverse. Learn how the vehicle handles when making both left and right turns at a slow speed.
7. Track systems are designed to reduce ground pressure and increase vehicle traction. For the best traction, drive at slow speeds. Traction is reduced at faster speeds.
8. Moving track systems can propel objects. Drive slowly when operating near bystanders and when traveling in a group with other vehicles. Alert others in your group to the potential for propelled objects in the wake of a track-equipped vehicle.

Safe Operation Practices

9. Always travel at a speed appropriate for your skills and operating conditions. Avoid unexpected or aggressive maneuvers.
10. Operate the vehicle off-road only. Never operate the vehicle on pavement or on any public street, road or highway, including dirt and gravel roads.
11. Travel slowly and use extra caution when operating on unfamiliar terrain. Not all obstacles are immediately visible.
12. When driving in deep snow, avoid spinning the tracks, which could cause the vehicle to become stuck. When under power, tracks will continue to turn in deep snow even if the vehicle fails to move.
13. When driving in snow, allow for a greater braking distance. Periodically apply the brakes while driving to prevent ice buildup on brake components.
14. Never operate on a frozen body of water.

OPERATION

Steep Descents

POLARIS does not recommend operation of this vehicle on steep hills. Refer to your vehicle owner's manual for proper operating procedures when driving on inclines.

WARNING! Turning a track-equipped vehicle while making a steep descent creates higher stress on steering and track systems, which can lead to component damage and result in an accident or rollover.

If making a steep descent is unavoidable, drive straight downhill. Avoid making turns during steep descents.



Towing a Stuck Vehicle

If your track-equipped vehicle must be towed from deep snow, always tow in the opposite direction of vehicle travel. Do not attempt to tow the vehicle in the same direction it had been traveling when it became stuck in the deep snow.



Freeing a Vehicle Stuck While Backing Downhill

POLARIS does not recommend backing downhill with this vehicle. Refer to your vehicle owner's manual for proper operating procedures when driving on inclines.

If backing downhill is unavoidable, back slowly and back straight downhill. If the vehicle becomes stuck in snow while backing downhill, avoid towing or operating the vehicle rearward, as damage could occur. Operate in forward gear to free the vehicle.



If unsuccessful, stop the engine, place the transmission in forward gear and engage the park brake (if equipped). Remove any snow from the top of the rear track systems and pack down the snow lodged behind the tracks, or use a shovel to clear away the snow.

OPERATION

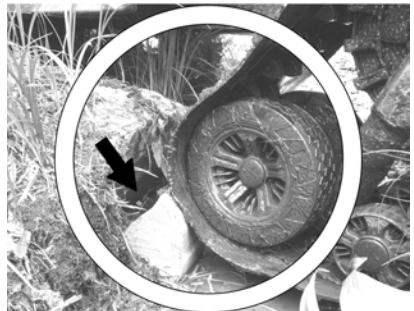
Driving Over Obstacles

Obstacles are not always visible, especially in areas with deep snow or mud. Avoid operating in areas that are likely to contain hidden obstacles. Refer to your vehicle owner's manual for proper operating procedures when driving over obstacles.

Do not attempt to operate over large obstacles, such as large rocks, tree trunks, stumps or steep ridges. Large obstacles may lodge between the front and rear track systems and immobilize the vehicle.



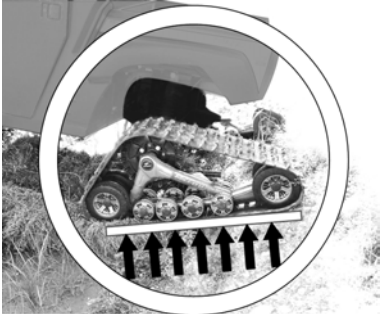
Do not attempt to operate over obstacles more than 12 inches (30.5 cm) in height. If unavoidable, always place a smaller log or rock near the obstacle to serve as a ramp for the track.



OPERATION

Exceeding Anti-rotation Stroke/Rough Terrain

Never exceed anti-rotation stroke of the front and rear track systems. Track system or vehicle failure may occur. Always drive on a surface that fully supports the track systems.



Sharp Turns in Locked Differential 4X4 Mode

Never make sharp turns in locked differential 4X4 mode on a sticky terrain without lubrication. The track system is designed to slip into the drive system, preventing 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.



OPERATION

Track Damage While Loading/Unloading

A track may tear while loading or unloading the vehicle into a truck box if it snags or catches the tailgate latch post. Carefully observe track clearance on both sides of the vehicle while loading or unloading the vehicle. Use caution when operating near extended bolts, bars or similar appendages that could cause tears to a moving track.



Tow Cable Use

If the track-equipped vehicle must be towed, always attach the tow cable to the frame of the disabled vehicle. Never attach the tow cable to the track system.

No Jumps and Stunts

Attempting jumps and other stunts increases the risk of an accident or rollover. Never attempt jumps or other stunts. Avoid exhibition driving.



INSTALLATION/REMOVAL

Safe Service Practices

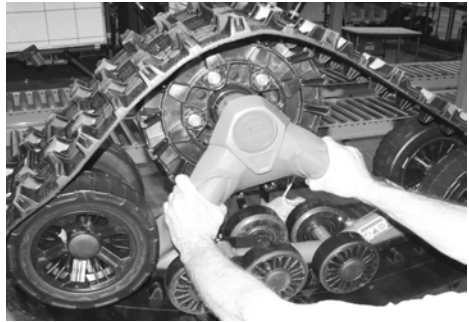
Service and adjustments are important for proper vehicle operation. If you're not familiar with safe service and adjustment procedures, have a qualified dealer perform these operations.

Always follow safe shop practices. The work space should be clean, bright and well ventilated. Always turn the engine off before performing service.

WARNING! Severe injuries could occur if an elevated vehicle falls or moves. Never place body parts under an elevated vehicle unless the vehicle is properly immobilized on appropriate stands.

Do not use a floor jack or other lifting device as a stand. Always place appropriate stands under an elevated vehicle and block any wheels that remain in contact with the ground to prevent vehicle movement. Never place body parts under an elevated vehicle unless the vehicle is properly immobilized on appropriate stands.

To avoid injury to hands while installing or removing track systems, position hands on the frame as shown.



WARNING! Serious injuries may result if hands, feet or clothing become entangled in a moving track. Stay clear of all moving tracks. We recommend having your dealer perform all track system service and alignment procedures.

Track System Installation

CAUTION! Hot exhaust system parts can cause burns. Allow components to cool sufficiently before proceeding.

Initial Installation

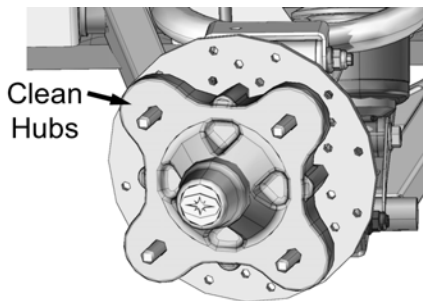
POLARIS recommends having your authorized POLARIS dealer perform the initial installation of a track system.

1. Install the track system using the instructions provided with the installation kit.
2. After the initial installation, and after every future reinstallation of the tracks, always adjust track angle of attack, system alignment and track tension after the first use of the vehicle. See pages 18-25.

INSTALLATION/REMOVAL

Track System Installation Reinstallation

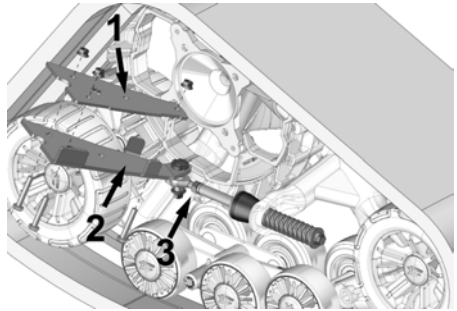
1. Using a suitable lifting device, elevate the vehicle and place appropriate stands under the frame. Make sure the vehicle is stable.
2. Remove the wheels.
3. Clean the wheel hubs. Components may not seat properly on soiled hubs.
4. Reinstall the rear track systems, then reinstall the front track systems.
5. Tighten fasteners in a criss-cross pattern to the manufacturer's recommended torque specification. Refer to your vehicle owner's manual or service manual.
6. After the initial installation, and after every future reinstallation of the tracks, always adjust track angle of attack, system alignment and track tension after the first use of the vehicle. See pages 18-25.



INSTALLATION/REMOVAL

Track System Removal

1. Position the vehicle on a level surface.
2. Stop the engine.
3. Elevate the vehicle and place suitable stands under the frame. Make sure the vehicle is immobilized.
4. Remove the anti-rotation bracket cover (1). Remove the anchor bracket (2) from the suspension arm, but leave it attached to the anti-rotation device on the track system. The bracket should remain attached to the stabilizing rod (3).

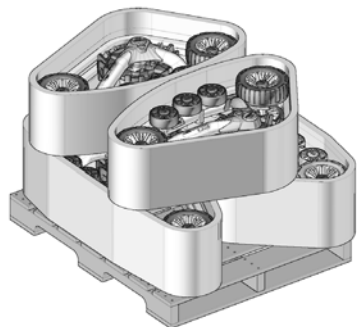


NOTICE: Leaving the anchor brackets attached to the suspension arms can result in severe damage to the vehicle when operating with wheels. Skid plate and footrest reinforcement parts are the only components that can remain on the vehicle when reinstalling wheels.

5. Remove the track system.
6. Clean the wheel hubs. Components may not seat properly on soiled hubs.
7. Reinstall the wheels. Make sure all original components that were removed for track installation are reinstalled properly for wheeled operation. Refer to your vehicle owner's manual or service manual.

Off-Vehicle Track System Storage

After removing the track systems from the vehicle, pour 5cc of oil under the wheel caps to help prevent corrosion. Place each system on its side and store away from direct sunlight.



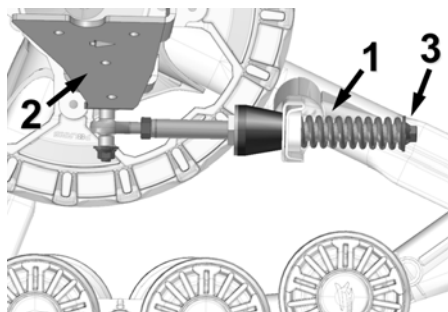
ADJUSTMENTS

WARNING! Incorrect adjustments can decrease the performance of the system and create premature wear of components. After the initial installation, and after every future reinstallation of the tracks, always adjust track angle of attack, system alignment and track tension after the first use of the vehicle.

Front Track Angle of Attack

To obtain the correct angle of attack on front tracks systems, use the following procedure. Refer to the track kit installation instructions for more information as needed. Perform steps 3-6 for both front track systems.

1. Position the vehicle on a level surface.
2. Stop the engine.
3. Using the handlebars or steering wheel, make sure the tracks are in the straight-ahead position.
4. Verify that the stabilizing arm (1) is attached to the front anchor bracket (2).
5. Verify that the spring assembly bolt (3) is tightened to specification.



Torque: 29.5 ft. lbs. (40 Nm)

6. Verify that stabilizing arm components are installed in the correct order. Refer to the track kit installation instructions for more information as needed.

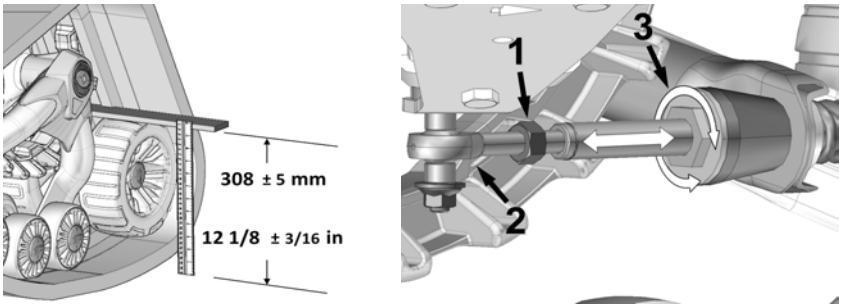
ADJUSTMENTS

Front Track Angle of Attack

NOTE: While performing the measurements in the following steps, apply light downward pressure to the front of the track to ensure it stays flat on the ground.

7. Position a flat bar across both rear wheels of the front track system. Apply light downward pressure to the front of the track while measuring the distance from the bar to the ground. The recommended distance from bar to ground is 12 1/8 inches (308 mm).

NOTE: Increasing the distance from bar to ground will result in easier steering, but will produce a wobbling effect at high speeds. Decreasing the distance from bar to ground will result in harder steering, but will provide more stability at higher speeds.



8. If adjustment is necessary, loosen the jam nut (1).
9. Rotate the stabilizing arm (3) to adjust the length of the rod end (2). Adjust until the distance measurement from the flat bar to the ground is 12 1/8 inches (308 mm). Apply light downward pressure to the front of the track while measuring the distance from the bar to the ground.
10. Tighten the jam nut (1) against the stabilizing arm.
11. Repeat the bar-to-ground measurement to verify the adjustment.

ADJUSTMENTS

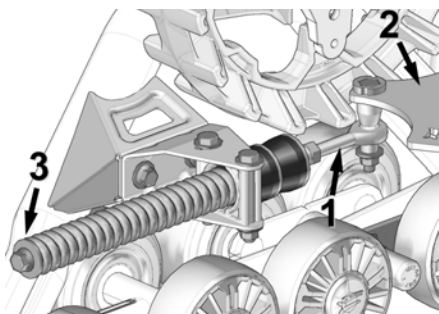
Rear Track Angle of Attack

To obtain the correct angle of attack on rear track systems, use the following procedure. Refer to the track kit installation instructions for more information as needed. Perform steps 1-3 for both rear track systems.

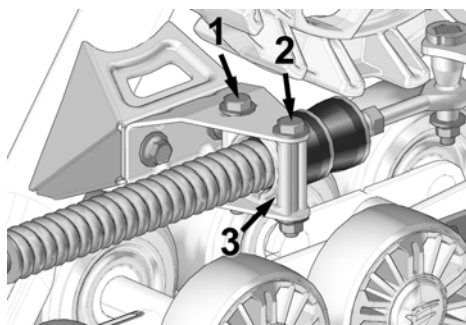
1. Verify that the stabilizing arm (1) is attached to the rear anchor bracket (2).
2. Verify that the spring assembly bolt (3) is tightened to specification.

Torque: 29.5 ft. lbs. (40 Nm)

3. Verify that stabilizing arm components are installed in the correct order. Refer to the track kit installation instructions for more information as needed.



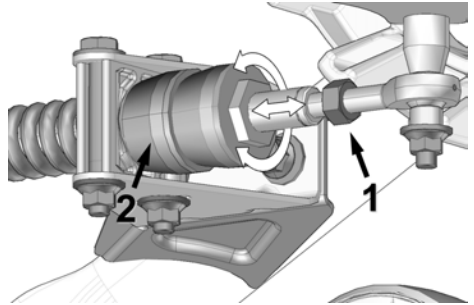
4. Loosen the anti-rotation bracket bolts (1) and (2) to allow the anti-rotation retainer (3) to rotate on its axis.



ADJUSTMENTS

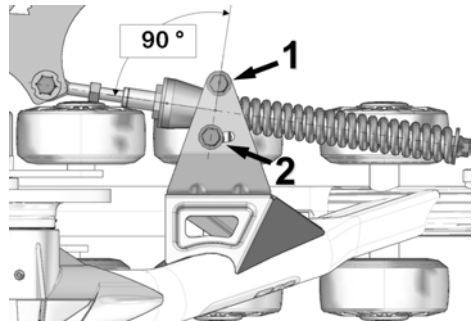
Rear Track Angle of Attack

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



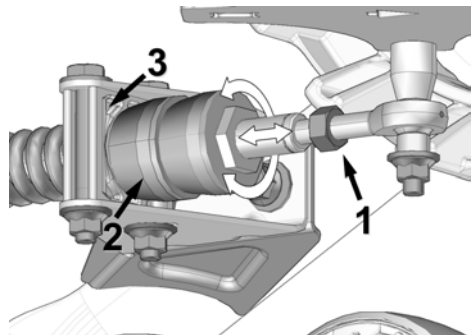
6. Position the anti-rotation retainer at a 90-degree angle to (perpendicular to) the stabilizing rod. Tighten the two anti-rotation bracket mounting bolts (1) and (2).

Torque: 37 ft. lbs. (50 Nm)



7. Turn the stabilizing arm nut to adjust the length of the rod end so that the rubber cone (2) applies light pressure on the anti-rotation retainer (3).

Tip: A wider gap at the rubber cone bushing provides better obstacle climbing and flotation capability in powdered snow while moving forward. Compressing the rubber cone bushing will help prevent contact with the footrest, but too much compression will adversely affect operation of the track systems.



8. Tighten the jam nut (1) against the stabilizing arm.
9. Verify that the rubber cone (2) applies light pressure on the anti-rotation retainer (3).

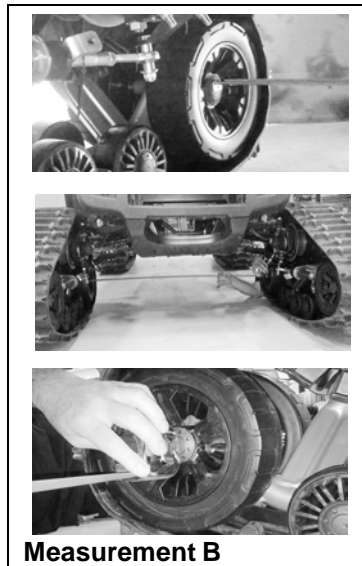
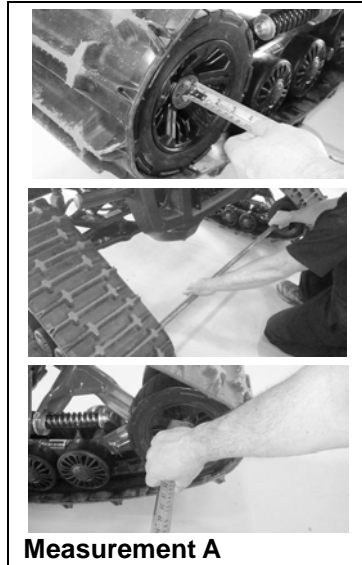
ADJUSTMENTS

Front Track System Alignment

Inspect steering system components for damage before performing the following front track system alignment procedures. Damaged steering components can adversely affect vehicle operation and prevent proper adjustments to track system alignment.

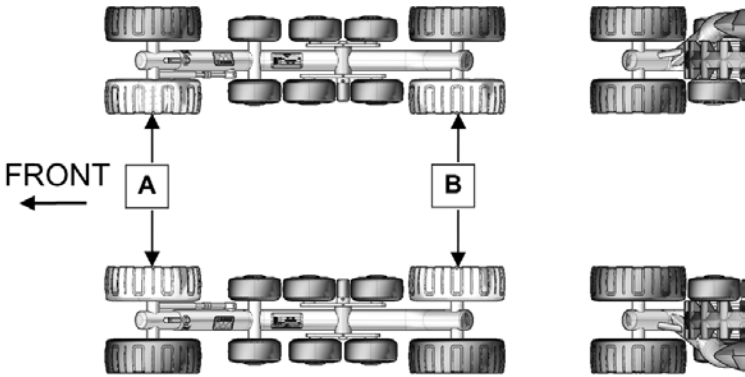
Alignment Inspection

1. Operate the vehicle in a straightahead direction for approximately 10 ft. (3 m). Stop the vehicle on a level surface.
2. Stop the engine. Place the transmission in park (if equipped) or in forward gear. Engage the park brake (if equipped).
3. Perform the following measurements on the front track systems:
 - Measure the distance between the two *front* inner 241mm wheels (A).
 - Measure the distance between the two *rear* inner 241 mm wheels (B).



ADJUSTMENTS

Front Track System Alignment Alignment Inspection



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

4. Subtract measurement B from measurement A. The result must be 0 to 1/8 inch (0-3 mm). If the result is not within this range, adjust alignment. See page 24.

NOTE: Adjustments will be easier and more precise if you begin when measurement A is greater than measurement

ADJUSTMENTS

Track System Alignment

Alignment Adjustment

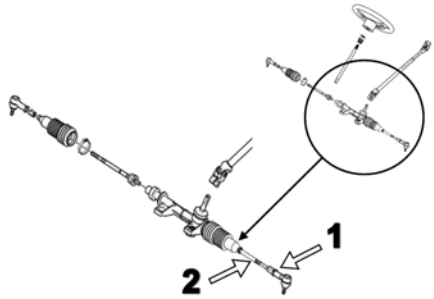
1. Release the coupling lock nuts (1).

NOTE: Some nuts have reverse threads. Be sure to unlock the nuts in the proper direction.

2. Screw or unscrew the coupling rods (2) equally on both sides of the vehicle.

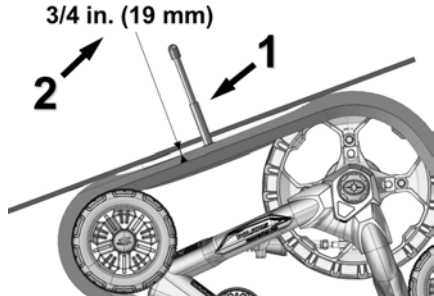
3. Tighten the lock nuts to specification. Refer to your vehicle-specific service manual.

4. To verify the adjustment, operate the vehicle in reverse for 15-20 feet (5-6 m), then repeat steps 1-4 of the alignment inspection procedure on page 22.



Rubber Track Tension

Measure and adjust rubber track tension using a tension testing tool and a flat bar. Apply the recommended force (1) to measure deflection (2).



Refer to the chart below for track tension data. If adjustment is needed, see page 25.

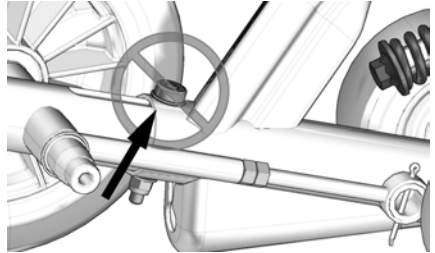
Track Tension Data Chart		
Track	Force	Deflection
Front	24 lbs. (11 kg)	3/4 inch (19 mm)
Rear	24 lbs. (11 kg)	3/4 inch (19 mm)

ADJUSTMENTS

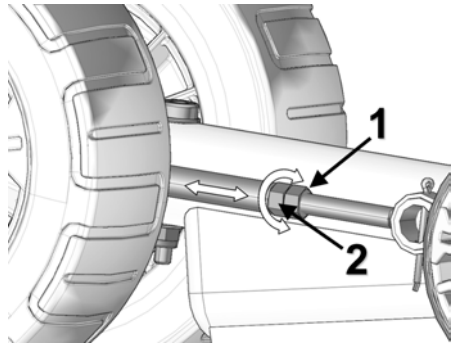
Rubber Track Tension

Use the following procedure to make track tension adjustments.

CAUTION! DO NOT loosen the tensioner assembly bolt when adjusting track tension. This bolt is used to assemble and align the tensioner with the frame. If this bolt is loosened, tensioner realignment MUST be performed.



1. Loosen the tensioner rod jam nut (1).
2. Turn the tensioner rod adjustment nut (2) clockwise or counter-clockwise as needed to adjust tension to the recommended specification.



Tip: Higher rubber track tension reduces the risk of derailing and reduces drive “ratcheting”. Lower rubber track tension provides better performance, better rolling and better fuel economy.

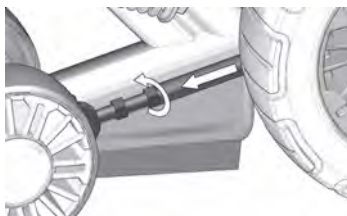
3. When adjustment is complete, tighten the jam nut (1) securely against the adjustment nut (2).
4. Operate the vehicle at a slow speed for approximately one mile (1.5 km). Evaluate track system performance and readjust as needed.

RUBBER TRACK INSTALLATION

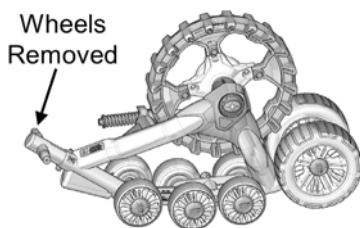
1. Position the vehicle on a level surface.
2. Stop the engine.
3. If desired, elevate the vehicle and place appropriate stands under the frame.

CAUTION! DO NOT loosen the tensioner assembly bolt under any circumstance. This bolt is used to assemble and align the tensioner with the frame. If this bolt is loosened, tensioner realignment **MUST** be performed.

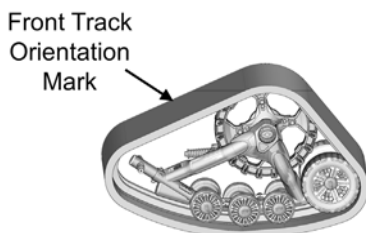
4. Loosen the tensioner rod jam nut and adjusting nut to slide the tensioner assembly to the minimum position.



5. Remove the two 9.5-inch (241 mm) wheels from the track tensioner.



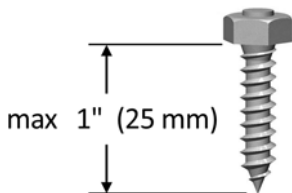
7. Install the rubber track. Rear tracks can be installed in both directions of rotation. For front tracks, a mark on the track indicates correct orientation.



8. Reinstall the two wheels.
9. Adjust track tension. See page 24.

NOTE: In applications where installation of traction studs is needed, the threaded portion of the stud to be screwed in the track lug should not exceed 1 inch (25 mm) in length.

NOTICE: Rubber Track warranty coverage is terminated upon installation of traction studs.



RUBBER TRACK INSTALLATION

Break-In Period

The break-in period for a new track system is four hours, or 50 miles (80 km). A proper break-in will result in more efficient performance and a longer life for components. Follow these recommendations during the break-in period:

- Perform the break-in inspections during the break-in period as recommended. See the Break-In Inspection Chart below.
- Avoid operating in dry, clean, non-lubricated conditions (such as on asphalt or on hay or straw fields).
- Operate the vehicle in a lubricated environment (water, mud, snow, soft soil, sand, dust and similar terrain). Failure to operate in these conditions during break-in can result in smoke and odor from rubber components, as well as plastic deposits on the sprocket and/or frame.
- Operate below 6 MPH (10 km/h) when making sharp turns.

Break-In Inspection Chart

Item	Inspection Interval/Condition			
	After Installation	After 1 Hour Max Speed 9 MPH (15 km/h)	After 2 Hours Max Speed 15 MPH (25 km/h)	After 3 Hours Max Speed 22 MPH (35 km/h)
Visual Inspection	X	X	X	X
Track Tension	X	X		
Angle of Attack	X	X		
System Alignment	X			X
Bolt Torque (Anchor Brackets)				X

MAINTENANCE

Periodic Maintenance Chart

Careful periodic maintenance will help keep your system in safe and reliable condition. Inspect, clean, lubricate, adjust and replace parts as necessary. *Perform all inspection and service procedures at the intervals outlined in the Periodic Maintenance Chart. Procedures are outlined in further detail in the following pages.*

NOTICE: Failure to perform regular maintenance and adjustments at the recommended intervals can result in premature wear and damage to the track systems that will not be covered under warranty. Always perform service as recommended in this manual and in the vehicle owner's manual.

WARNING! Serious injuries may result if hands, feet or clothing become entangled in moving parts. Stay clear of all moving parts. Keep hands and feet clear of the track systems until the vehicle is stopped, the engine is off and the park brake is engaged (if equipped). We recommend having your dealer perform all track system service and alignment procedures.

For vehicles subjected to normal use, refer to the chart on page 29. For vehicles subjected to severe or heavy use, refer to the maintenance chart on page 30.

Task Definitions

Refer to the following task definitions when performing the maintenance procedures outlined in the periodic maintenance chart.

Task	Definition
INSPECT	Examine components with care. Repair or replace any worn or damaged components promptly.
CLEAN	Clean away any mud, dirt, dust, debris or other substances that could impair the proper operation of the track system.
ADJUST	Always adjust components as recommended in this manual. See pages 18-25.
LUBRICATE	Always lubricate components as recommended in this manual. See pages 34-36.
REPLACE	Replace worn or damaged parts with new parts to prevent additional damage or damage to other components.

MAINTENANCE

Periodic Maintenance Chart

Normal Winter Conditions					
	See Page	INITIAL	INTERVALS		
		First Use	Every 30 Hours	Every 55 Hours	Annually
TRACK SYSTEM					
Visual Inspection	31	Clean; Inspect	Clean; Inspect		Clean; Inspect
Adjustments	31	Adjust	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
System Alignment	31	Adjust	--	Inspect; Adjust	Inspect; Adjust
Bolt Torque	31	--	--	--	Inspect; Adjust
TRACK					
Tension	31	Adjust	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
Wear	31	--	--	--	Inspect
WHEELS					
Side Wear	31	--	--	--	Inspect; Replace
Bearings	31	--	--	Inspect	Inspect; Replace
Seal Lubrication	31	--	--	Inspect; Lubricate	Lubricate
FRAME					
Hub Bearings	32	--	--	--	Inspect; Replace
Hub Bearing Seal	32	--	--	Lubricate	Inspect; Lubricate
Track Guide Wear	32	--	--	--	Inspect; Replace
Stabilizers	32	--	--	--	Inspect; Replace
Cracks	32	--	--	--	Clean ; Inspect
SPROCKET					
Wear	32	--	--	--	Clean; Inspect
ANTI-ROTATION					
Lubrication	32	--	--	Clean; Lubricate	Clean; Lubricate
Bolt Torque	32	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust	--
Crack, Deformation	32	--	--	--	Inspect
VEHICLE					
Suspension Arm Bolt Torque	33	--	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
Steering Column	33	--	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust

MAINTENANCE

Periodic Maintenance Chart

Industrial/Commercial Use/Abrasive Conditions					
	See Page	INITIAL	INTERVALS		
		First Use	Every 15 Hours	Every 40 Hours	Every 100 Hours
TRACK SYSTEM					
Visual Inspection	31	Clean; Inspect	Clean; Inspect		Clean; Inspect
Adjustments	31	Adjust	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
System Alignment	31	Adjust	--	Inspect; Adjust	Inspect; Adjust
Bolt Torque	31	--	--	--	Inspect; Adjust
TRACK					
Tension	31	Adjust	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
Wear	31	--	--	--	Inspect
WHEELS					
Side Wear	31	--	--	--	Inspect; Replace
Bearings	31	--	--	Inspect	Inspect; Replace
Seal Lubrication	31	--	--	Inspect; Lubricate	Lubricate
FRAME					
Hub Bearings	32	--	--	--	Inspect; Replace
Hub Bearing Seal	32	--	--	Lubricate	Inspect; Lubricate
Track Guide Wear	32	--	--	--	Inspect; Replace
Stabilizers	32	--	--	--	Inspect; Replace
Cracks	32	--	--	--	Clean ; Inspect
SPROCKET					
Wear	32	--	--	--	Clean; Inspect
ANTI-ROTATION					
Lubrication	32	--	--	Clean; Lubricate	Clean; Lubricate
Bolt Torque	32	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust	--
Crack, Deformation	32	--	--	--	Inspect
VEHICLE					
Suspension Arm Bolt Torque	33	--	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust
Steering Column	33	--	Inspect; Adjust	--	Inspect; Adjust

MAINTENANCE

Perform all inspection and service procedures at the intervals outlined in the Periodic Maintenance Chart beginning on page 28.

Track System Maintenance

1. Visually inspect all components of each track system for wear or damage. Clean away any mud, dirt, dust, debris or other substances that could impair the proper operation of the track system. Repair or replace any worn or damaged components.

NOTICE: Brake cleaning solvent may damage seals and labels. Do not use brake cleaner to clean the track system.

2. Verify front and rear track angle of attack. Adjust as needed. See pages 18-21.
3. Verify track system alignment. Adjust as needed. See pages 22-23.
4. Check the torque of critical bolts as identified in the Exploded Views section of this manual beginning on page 42. Tighten any loose bolts to specification using a high strength threadlocker such as Loctite® 263. Do not over-tighten.

Track Maintenance

1. Verify track tension. Adjust as needed. See pages 24-25.
2. Inspect tracks for wear or damage. See page 38. A worn or damaged track can result in premature wear of system components. Replace a worn or damaged track.

Wheel Maintenance

1. Inspect track system wheels for side wear. See page 37. Replace worn or damaged wheels.
2. Inspect wheel bearings for restriction, noise or abnormal play in rotation. Replace the wheel if any of these defects are present. See page 29.
3. Inspect wheel seals. Clean away any mud, dirt, dust, debris or other substances. Lubricate seals to maintain sealing performance and prolong wheel lifespan. Replace any worn or damaged seals. See page 34.

MAINTENANCE

Frame Maintenance

1. Inspect hub bearings for restriction, noise or abnormal play in rotation. Promptly replace all hub bearings if a bearing displays one of these defects. Always replace all bearings any time one bearing requires replacement.
2. Clean and lubricate the hub seal to maintain sealing performance and prolong hub bearing lifespan. See page 35.
3. Inspect track guides for wear. See page 38. Replace worn or damaged track guides.
4. Inspect the condition of the rubber cones on the stabilizer assembly of the front track systems and rear track systems. If cone bores show oval-shaped wear, replace the cones. Use new bolts and washers.
5. Inspect frames for cracks or defects. Damaged components can impair proper operation of the systems. Replace any damaged components.

Sprocket Maintenance

Inspect sprockets for wear. See page 37. Replace worn sprockets.

Anti-Rotation Maintenance

1. Clean and lubricate the stabilizing arms (anti-rotation arms). See page 36.
2. Check the torque of assembly bolts on anchor brackets and stabilizing arms (anti-rotation arms).
3. Inspect stabilizing arms (anti-rotation arms) for cracks or bent parts that can impair proper operation. Replace damaged components.

Vehicle Maintenance

1. Check the torque of suspension arm bolts. Tighten to specification. Refer to your vehicle owner's manual or service manual.
2. Inspect and adjust the steering column. Refer to the owner's manual or service manual for your vehicle.

Special tool usage

Some components require special tools for servicing. Always use the appropriate tools to avoid damage to components.

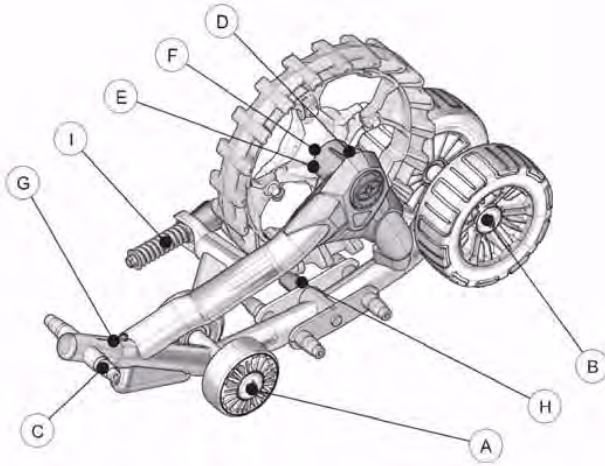
Pressure Washer Use

If a high pressure water system is used for cleaning (not recommended), exercise extreme caution. The water may damage components. Avoid directing the water stream at wheel bearing seals and rubber caps.

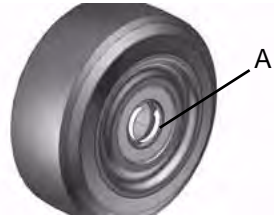
MAINTENANCE

Lubrication

Lubricate track system components at the intervals outlined in the Periodic Maintenance Chart beginning on page 28. We recommend the use of a high quality water-resistant anti-friction grease.



A. 132 mm Wheel Bearing Seal - Apply 1-1.5 cc of grease evenly on and between the wheel bearing seal lips. Apply over the entire circumference.

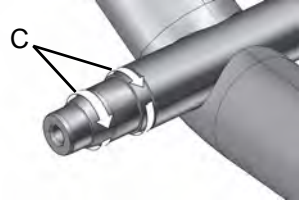


B. 241 mm Wheel Bearing Seal - Apply 1-1.5 cc of grease evenly on and between the wheel bearing seal lips. Apply over the entire circumference.

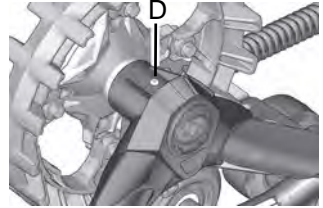


Lubrication

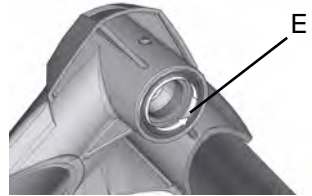
- C. Wheel Shaft and Seal Bearing - Apply 1-1.5 cc of grease on the wheel shaft and seal bearing. Apply grease evenly over the entire width and circumference.



- D. Hub - After replacing hub housing bearings and reinstalling hub, slowly pour 2 teaspoons (8-10 cc) of 80W90 grade oil through the hole on the top of the hub housing. Do not overfill, pour the recommended amount of oil.

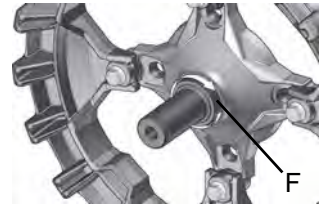


- E. Hub Bearing Seals - Apply 1.5-2 cc of grease evenly between the hub seal's lips and over the entire circumference of the seal.

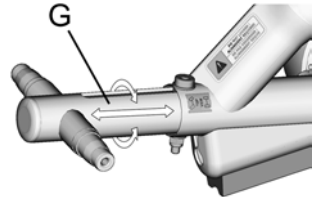


IMPORTANT: Make sure the hub seal is installed flush with the hub face. It should not extend beyond the hub face.

- F. Hub Speed Sleeve - Apply 1-1.5 cc of grease over the entire width and circumference of the sleeve.



- G. Frame Tubing, Tensioner Side - Slide the tensioner to its furthest point out. Apply evenly a thin coat of grease, oil or spray lubricant on the outside of the tensioner tubing, over the entire circumference. *Always realign the tensioner when it has been disassembled.*

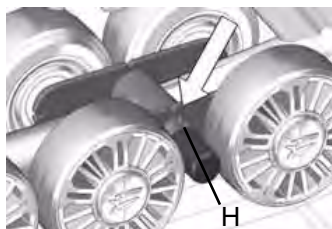


NOTICE : Application of lubricant on the tensioner tubing prevents corrosion inside the frame's tube. Lubrication allows the tensioner to move freely when adjusting track tension.

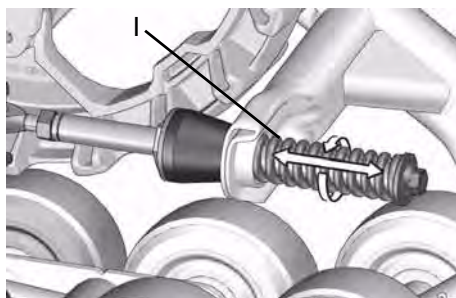
MAINTENANCE

Lubrication

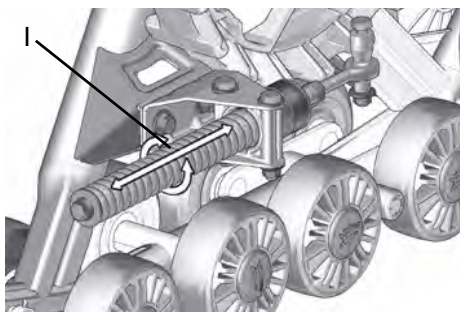
- H. Stabilizer Shaft - Using a grease gun, apply 1.5-2 cc of grease to the stabilizer shaft through the grease fitting. Do not overfill. The protective plastic cap could be forced off.



- I. Stabilizing Arms - Apply spray lubricant around the compression spring and over its entire length on both front and rear track systems.

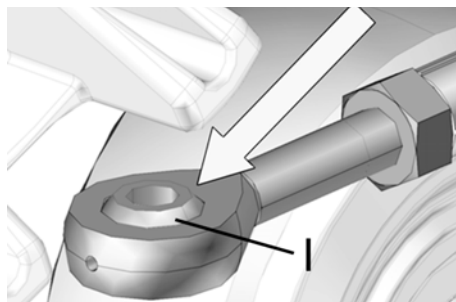


Front



Rear

- I. Stabilizing Arms - Apply spray lubricant to rod end.

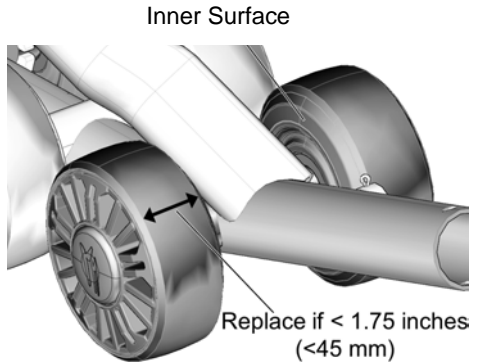


Wear Inspections

Wheel Wear

Excessively worn wheels will not offer enough support for track guidance.

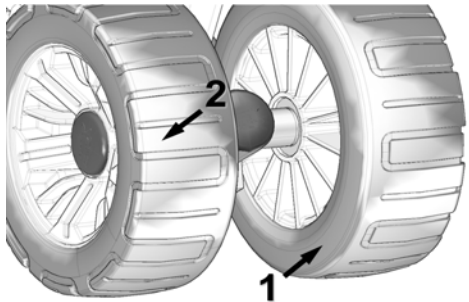
Inspect for wheel wear, especially on the interior guiding strips. Replace a wheel if the inner surface is perforated or if the width of the rolling band has worn down to less than 1.75 inches (45 mm).



Urethane Tire

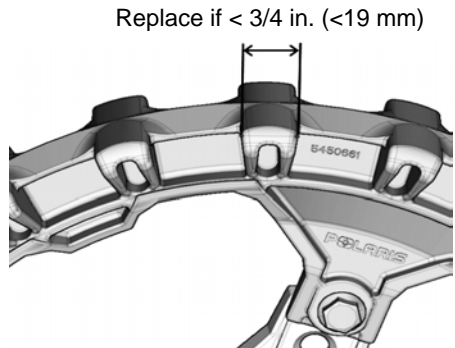
Excessively worn wheels will not offer enough support for track guidance.

Inspect for wheel wear, especially on the interior guiding strips (1) and between the wheel profiles (2). Replace a wheel if the inner surface is worn out or if cracks appear between the wheel profiles.



Sprocket wear

Excessive sprocket wear could lower track drive efficiency and reduce system performance. Measure sprocket wear as illustrated. Replace the part if any measurement is less than 3/4 in. (19 mm).



MAINTENANCE

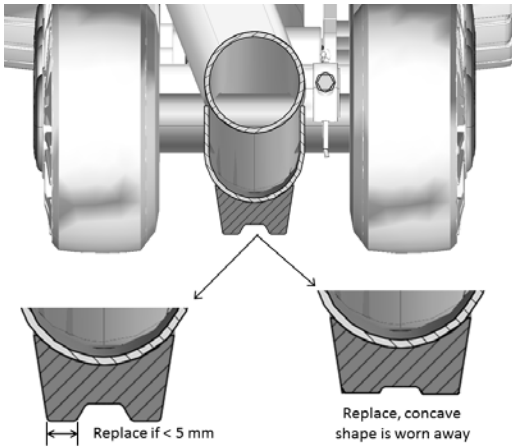
Wear Inspections

Track Guide Wear

Operating with excessively worn track guides could result in premature wear to other track guidance components.

Measure track guide width at multiple positions. Replace the guide if:

- any measurement is less than 5 mm or
- the concave shape of the guiding strip is no longer visible



Track Wear

Operating with a worn or damaged track could result in damage to the wheels and to the track guide.

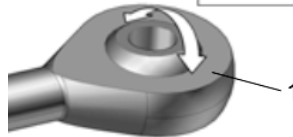
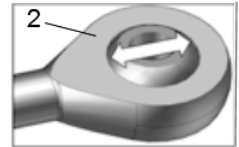
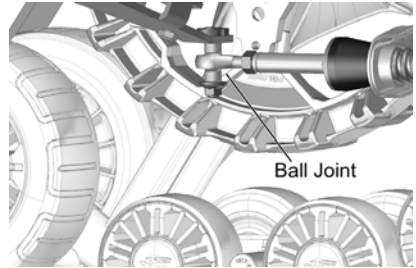
- Inspect track condition on both the inner and outer sides of the track.
- Inspect the rolling path, the driving lug and the profile.
- Inspect the entire length and width of the track for wear, cracks and other damage. If a track's internal structure is visible at cracks or worn areas, replace the track before operating.

Wear Inspections Anti-Rotation Wear

Ball joint damage could adversely affect track system performance.

Inspect the anti-rotation system for wear, especially at the ball joint.

- Make sure the ball joint is neither seized nor extremely loose.
- Make sure the ball rotates freely in the housing (1).
- Make sure there is not excessive play between the ball and housing (2).



TROUBLESHOOTING

Problem	Potential Cause	Correction
Abnormal vibration	Debris in system	Clean/remove all debris.
	Severe, localized wheel wear (flat spot)	Replace the part.
	Frozen sprocket or wheel	Remove ice/snow build-up. Store vehicle at temperatures above 32° F. (0° C).
	Beginning of derailing	Verify system alignment. Ensure track is properly guided by wheels and track guide. Adjust as needed. See pages 22-23.
	Soiled hubs when system was installed	Remove system, clean hub surfaces, reinstall system.
	Damaged hub bearing or wheel bearing	Replace damaged bearings; always replace bearings annually/every 100 hours as recommended.
	Damage to hub or track system due to impact or abusive use	Replace damaged parts.
Unstable behavior	Incorrect angle of attack adjustments	Adjust front and rear track angle of attack. See pages 18-21.
	Incorrect system alignment	Adjust system alignment. See pages 22-23.
	Track tension too high	Adjust track tension. See page 24-25.
Overheated guiding components (burned rubber odor)	Blocked wheel	Attempt to free wheel; replace if necessary.
	Incorrect system alignment	Adjust system alignment. See pages 22-23.
	Constant turning	Vary turning radius; operate in lubricated environment.
	Constant operation in ruts	Exit ruts occasionally to vary direction; operate in lubricated environment.
Loss of power	Track tension too high	Lower track tension.
		Clean mud, snow, other build-up from sprockets.
		Remove ice/snow build-up from wheels.
	Snow infiltrated vehicle air intake system	Remove snow; promptly see your dealer for service.
Partial or total derailing	Severe wear to one or more components	Verify system alignment. See pages 22-23. Inspect for wear on track guide, inside driving lugs and wheels.
	Track tension too low	Adjust track tension. See page 24-25.
	Incorrect system alignment; incorrect angle of attack adjustments	Adjust system alignment. See pages 22-23. Adjust front and rear track angle of attack. See pages 18-21.
Insufficient snow flotation	Incorrect adjustment of anti-rotation (stabilizing) arm	Adjust front and rear track angle of attack. See pages 18-21.
		Replace worn or damaged rubber damper on stabilizing arm.

“CE” DECLARATION OF CONFORMITY

CE DECLARATION OF CONFORMITY

WE:

MANUFACTURER: Camso inc.
ADDRESS: 4162, rue Burrill, Local A
Shawinigan QC, Canada G9N 0C3
PHONE:
FAX:
WEB SITE: www.camso.co

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 QC, Canada

PERSON IN-CHARGE: _____

TITLE: _____

SIGNATURE: _____

DATE: _____

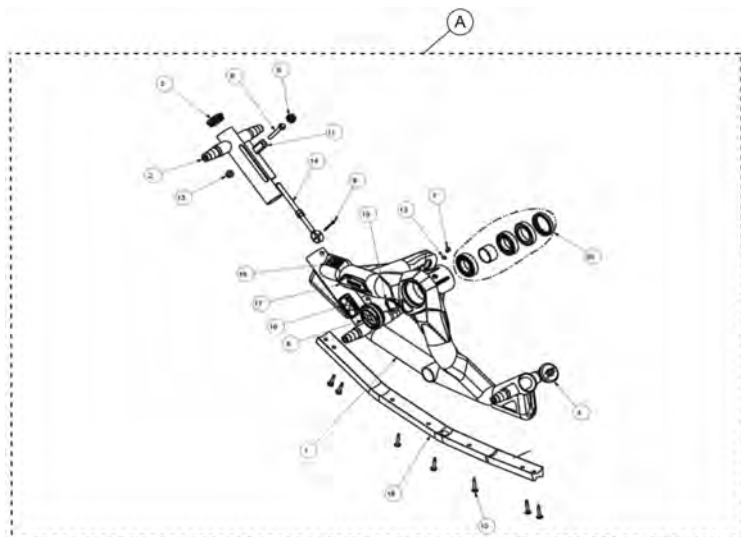


SERVICE KITS

Exploded Views

Check the torque of critical bolts as identified in this section of the user manual. Tighten any loose bolts to specification using a high strength threadlocker such as Loctite® 263. Do not over-tighten.

Front Left Frame Kit / Ensemble châssis avant gauche

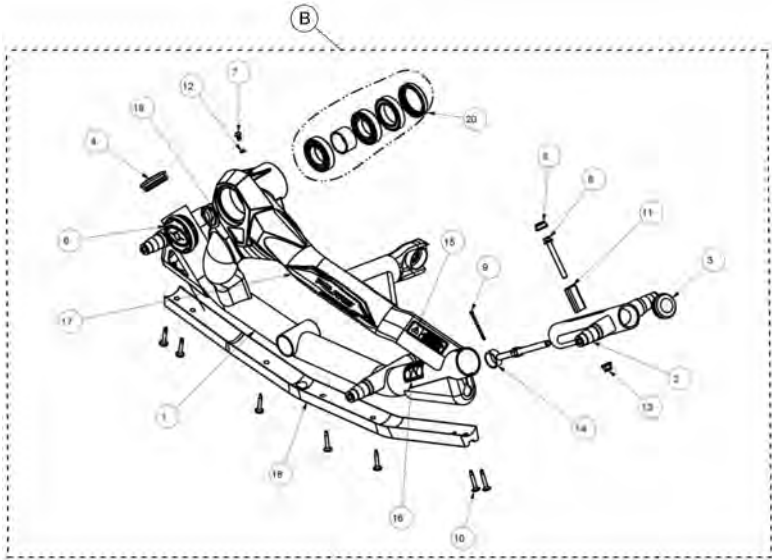


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
A	TBD	K-FRAME, CMLPLST, FL, UTV	1
1	--	LH FRONT FRAME / CADRE AVANT GAUCHE -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LÈVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	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, IF1536	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	2205871	K-BEARING, CMLPLST, UTV MY15	1

SERVICE KITS

Exploded Views

Front Right Frame Kit / Ensemble châssis avant droit

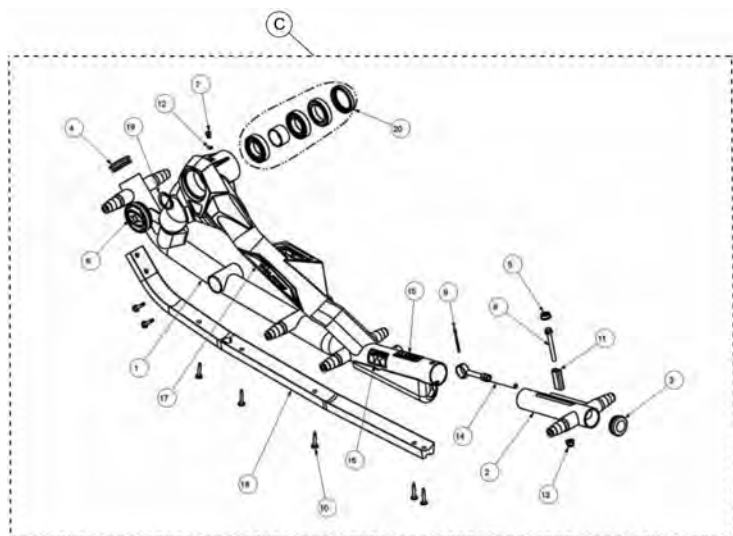


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
B	TBD	K-FRAME, CMLPST, FR, UTV	1
1	--	RH FRONT FRAME / CADRE AVANT DROIT -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	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 - ECROU 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	2205871	K-BEARING, CMLPST, UTV	1

SERVICE KITS

Exploded Views

Rear Left Frame Kit / Ensemble châssis arrière gauche

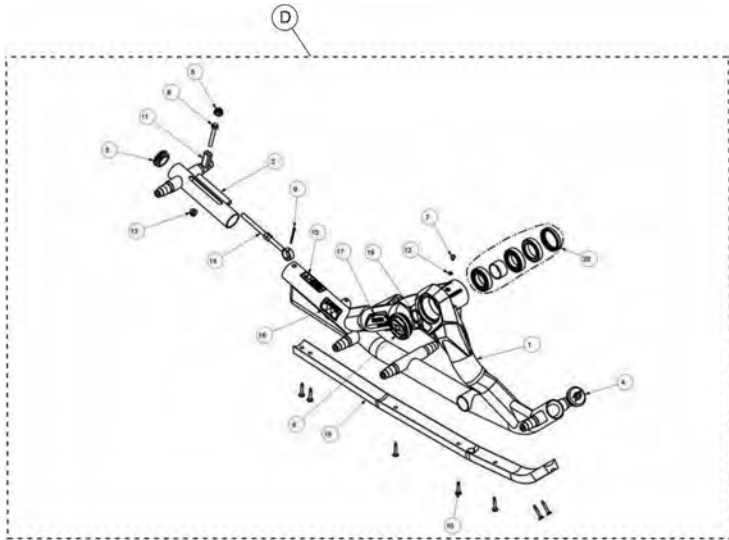


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
C	TBD	K-FRAME, Cmplst, RL, UTV	1
1	--	LH REAR FRAME / CADRE ARRIERE GAUCHE -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
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 - ECROU 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 ARRIERE -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205871	K-BEARING, Cmplst, UTV	1

SERVICE KITS

Exploded Views

Rear Right Frame Kit / Ensemble châssis arrière droit

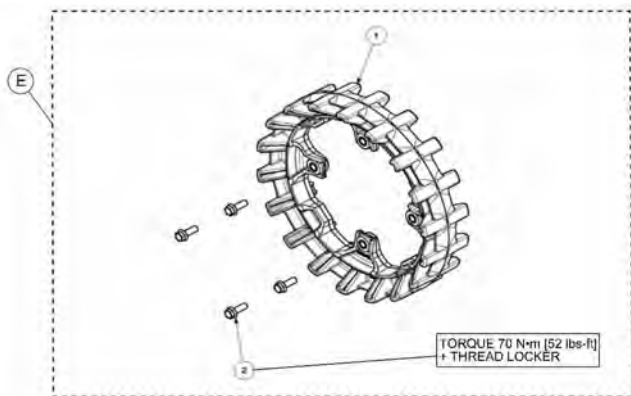


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
D	TBD	K-FRAME, CMLST, RR, UTV	1
1	--	RH REAR FRAME / CADRE ARRIERE DROIT -- UTV	1
2	--	TENSIONNER - TENSIONNEUR -- UTV	1
3	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
4	--	2 LIPS CAP, 2" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 2 PO	1
5	--	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, IF1536	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 - ECROU 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 ARRIERE -- UTV	1
19	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
20	2205871	K-BEARING, CMLST, UTV	1

SERVICE KITS

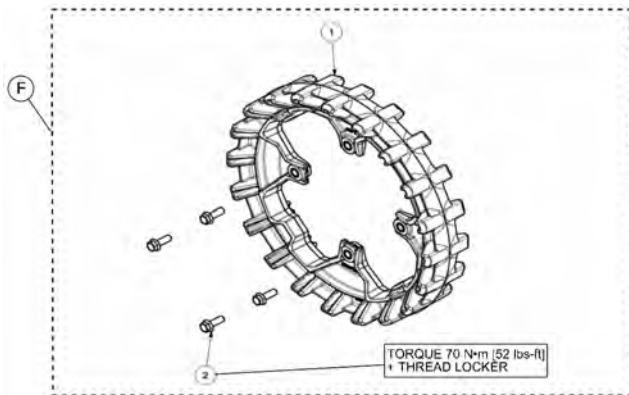
Exploded Views

18-Tooth Sprocket Kit / Ensemble barbotin 18 dents



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

20-Tooth Sprocket Kit / Ensemble barbotin 20 dents

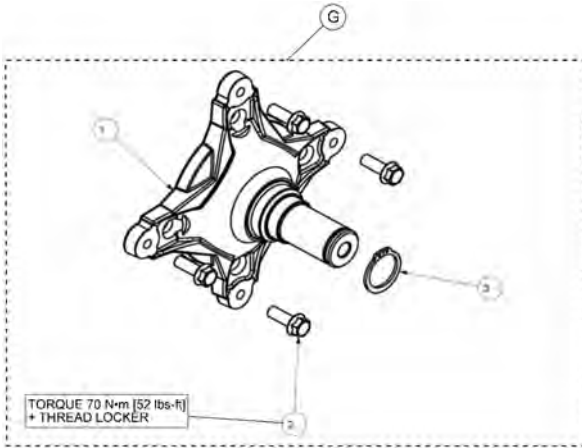


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
F	2205432	K-SPROCKET, Cmplst, 20 TOOTH	1
1	--	SPROCKET-Cmplst XP, 20 TOOTH / BARBOTIN-Cmplst XP 20 DENTS	1
2	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	4

SERVICE KITS

Exploded Views

32mm Hub Kit / Ensemble moyeu 32 mm

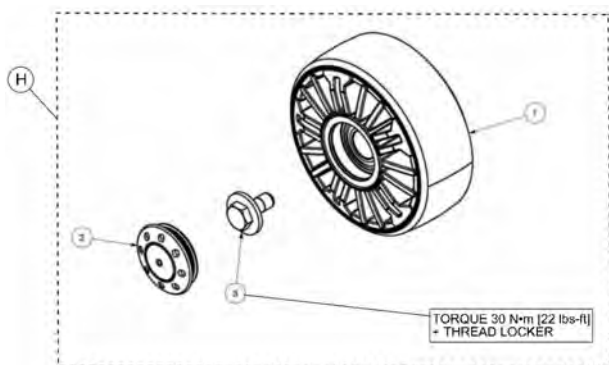


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
G	2205870	K-HUB, Cmplst, 32mm	1
1	--	HUB-Cmplst XP HD 32mm, ASSY	1
2	--	HFSCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, TL, DIN6921	4
3	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1

SERVICE KITS

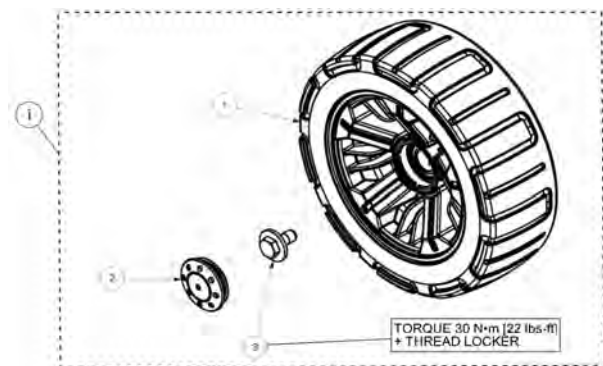
Exploded Views

Mid Wheel Kit / Ensemble roue 132mm



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
H	2205127	K-WHEEL, CMLPST, MID, UTV	1
1	--	HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLEE -- 132mm X 50mm	1
2	--	WHEEL CAP / CAP DE ROUE	1
3	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1

Idler Wheel Kit / Ensemble pneu 241mm

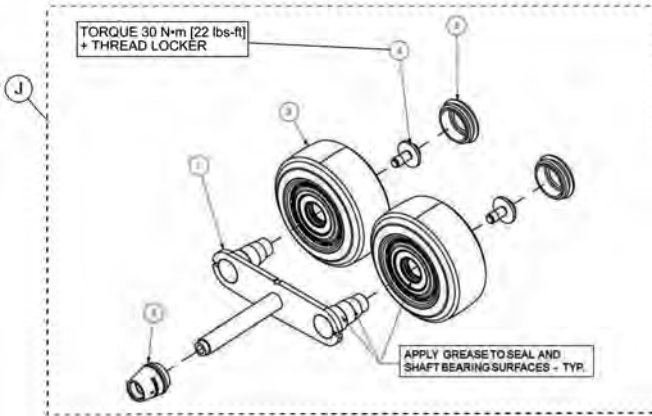


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
i	2205447	K-WHEEL, CMLPST, IDLER, UTV	1
1	--	WHEEL ASSY / ROUE ASSEMBLEE -- UTV 241 MM	1
2	--	WHEEL CAP / CAP DE ROUE	1
3	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	1

SERVICE KITS

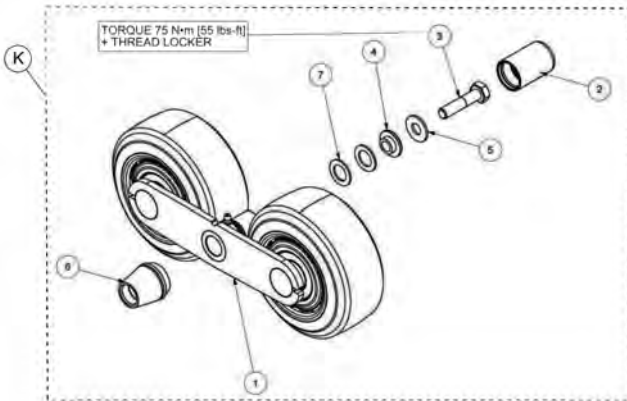
Exploded Views

Outer Rocker Kit / Ensemble stabilisateur mâle



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
J	2205446	K-ROCKER, CMLPST, OUTER, UTV	1
1	--	UTV STABILIZER ASSY MALE / STABILISATEUR UTV ASSEMBLE, MALE	1
2	--	HD WHEEL ASSY / ROUE HD ASSEMBLEE - 132mm X 50mm	2
3	--	WHEEL CAP / CAP DE ROUE	2
4	--	HCSW, M10-1.5X25 8.8, ZP, TL, DIN933	2
5	--	URETHANE CONE, STABILIZER / CONE URETHANE, STABILISATEUR	1

Inner Rocker Kit / Ensemble stabilisateur femelle

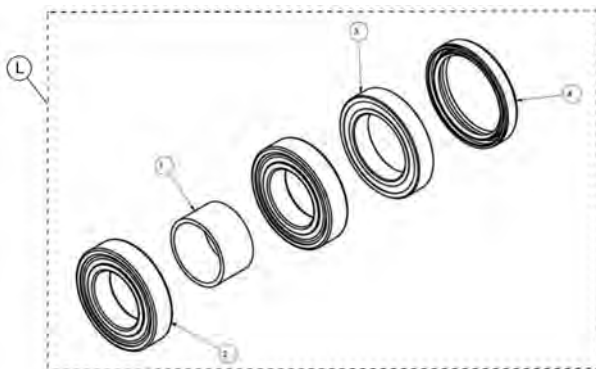


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
K	2205126	K-ROCKER, CMLPST, INNER, UTV	1
1	--	UTV STABILIZER FEMALE ASSY / STABILISATEUR UTV ASSEMBLE, FEMELLE	1
2	--	DUST CAP, STABILIZER / CAPUCHON, STABILISATEUR	1
3	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
4	--	TANDEM "T" BUSHING / COUSSINET TANDEM	1
5	--	W, 7/16X1.0X0.072,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

SERVICE KITS

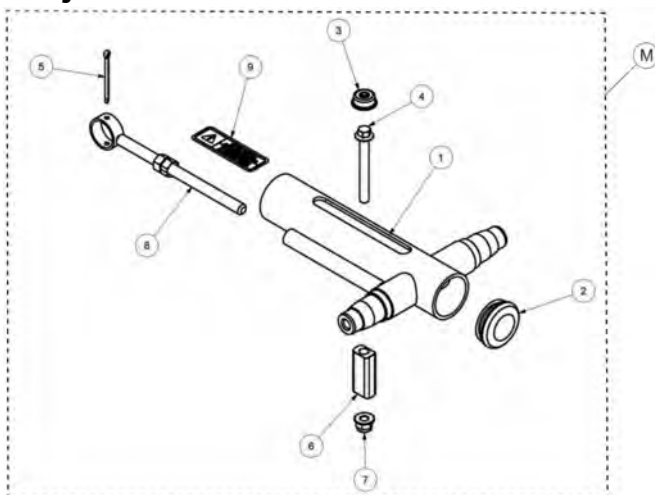
Exploded Views

Bearing Kit / Ensemble de roulements



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
L	2205871	KIT - BEARINGS, CMLPST, UTV	1
1	--	INTERNAL SPACER / ESPACEUR ROUEMENTS	1
2	--	BEARING / ROUEMENT - 6007	2
3	--	BEARING / ROUEMENT - 6908	1
4	--	SHAFT SEAL / JOINT D'ETANCHEITE, ARBRE MOYEU -- 50 x 62 x 10 TC	1

Track Adjuster/Tensioner Kit -- Ens. tensionneur

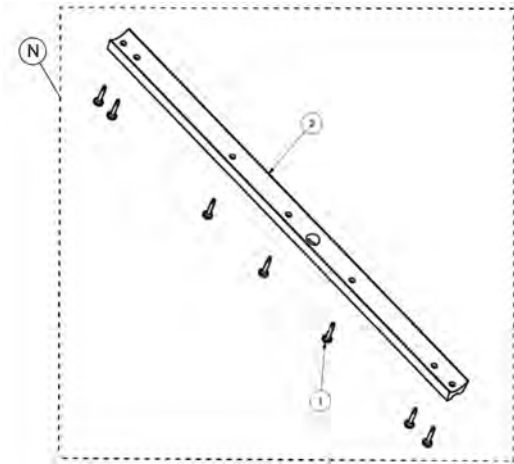


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
M	2205445	K-TRACK ADJUSTER, CMLPST, UTV	1
1	--	TENSIONER / TENSIONNEUR -- UTV	1
2	--	2 LIPS CAP, 1-3/4" O.D. TUBE / BOUCHON 2 LEVRES, TUBE DIA EXT 1-3/4 PO	1
3	--	CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
4	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, IFI536	1
5	--	CP, 1/8, 1-3/4, ZP	1
6	--	TENSIONNER BUSHING / COUSSINET, TENSIONNEUR	1
7	--	FNN, M8-1.25, 8, ZP, DIN6926	1
8	--	TENSIONNER ROD - HEX NUT ASSY / ENS. TIGE TENSIONNEUR - ECROU HEX	1
9	--	STICKER - ALIGNMENT / AUTOCOLLANT - ALIGNEMENT	1

SERVICE KITS

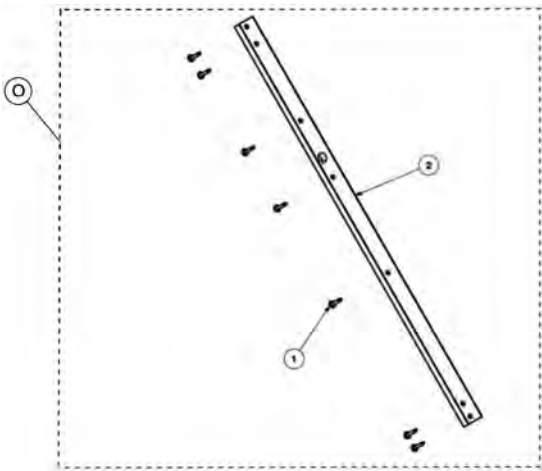
Exploded Views

Front Track Guide Kit / Ensemble guide chenille avant



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

Rear Track Guide Kit / Ensemble guide chenille arrière

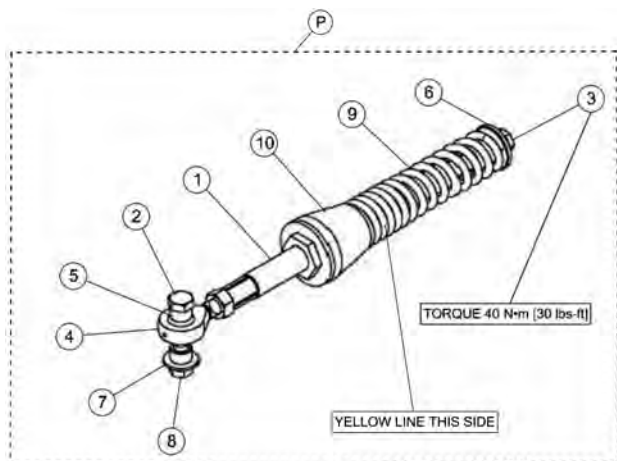


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
O	2205444	K-HYFAX, CMLPST, REAR, UTV	1
1	--	SDSQWS, #12-24X1.5, ZP	7
2	--	TRACK GUIDE REAR / GUIDE CHENILLE ARRIÈRE	1

SERVICE KITS

Exploded Views

Anti-Rotation -- Front (Stabilizing) Arm Kit / Ensemble bras stabilisateur avant

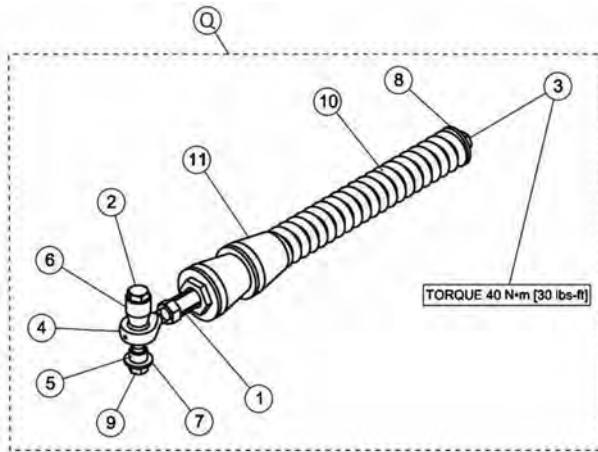


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
P	2205436	KIT- ANTI ROTATION, FRT, UTV	1
1	--	SHORT ANTI-ROTATION TUBING WELDMENT / TUBE ANTI-ROTATION COURT, SOUDE	1
2	--	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	--	X-LONG ROD END / TIGE A CAIL X-LONG	1
5	--	ROD END SPACER / ESPACEUR, EMBOUT A ROTULE	2
6	--	W, 374X13X3, ZP, DIN 9021	1
7	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
8	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
9	--	STABILIZING ROD SPRING / RESSORT BRAS STABILISATEUR	1
10	--	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	1

SERVICE KITS

Exploded Views

Anti-Rotation -- Rear (Stabilizing) Arm Kit / Ensemble bras stabilisateur arrière

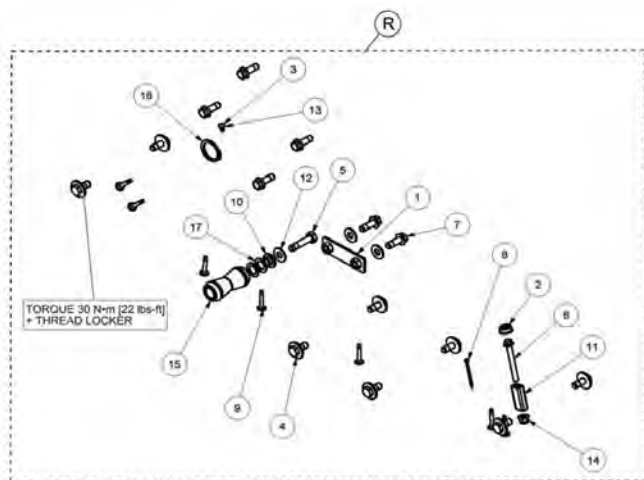


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
O	2205437	KIT- ANTI ROTATION, REAR, UTV	1
1	--	LONG ANTI-ROTATION TUBING WELDMENT / TUBE ANTI-ROTATION LONG, SOUDE	1
2	--	HCS, M10-1.5X80, 10.9, ZP, DIN931	1
3	--	HFSCS, M12-1.75X50, 8.8, ZP, DIN6921	1
4	--	X-LONG ROD END / TIGE A ŒIL X-LONG	1
5	--	ROD END SPACER / ESPACEUR, EMBOUT A ROTULE	1
6	--	SPACER ANTI-ROTATION / ESPACEUR ANTI-ROTATION	1
7	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
8	--	W, 374X13X3, ZP, DIN 9021	1
9	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1
10	--	COMPRESSION SPRING, LONG / RESSORT COMPRESSION, LONG -- 480LBS/IN	1
11	--	RUBBER DAMPER / AMORTISSEUR DE CAOUTCHOUC	2

SERVICE KITS

Exploded Views

Hardware kit / Ensemble de quincaillerie

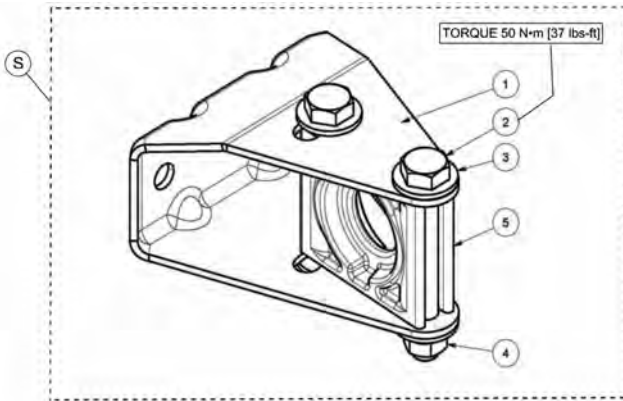


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
R	2205128	K-HDWR, CMLPLST, UTV	1
1	--	BACK PLATE / PLAQUE DE FIXATION ARRIERE	1
2	--	STEEL CAP NUT / CAPUCHON DE BOULON	1
3	--	HSBS, M6-1X10, 10.9, ZP	1
4	--	HCSW, M10-1.5X25, 8.8, ZP, TL, DIN933	8
5	--	HCS, M10-1.5X45, 10.9, ZP, TL, DIN931	1
6	--	HFCS, M8-1.25X70, 10.9, ZP, TL, IFI536	1
7	--	HFCS, M10-1.5X30, 10.9, ZP, 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	--	TENSIONER 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 / CONE URETHANE, STABILISATEUR	2
16	--	ERR, 35, 2.4, ZP, SHR-137	1
17	--	TW, 1"X 5/8" X 1/16"	2

SERVICE KITS

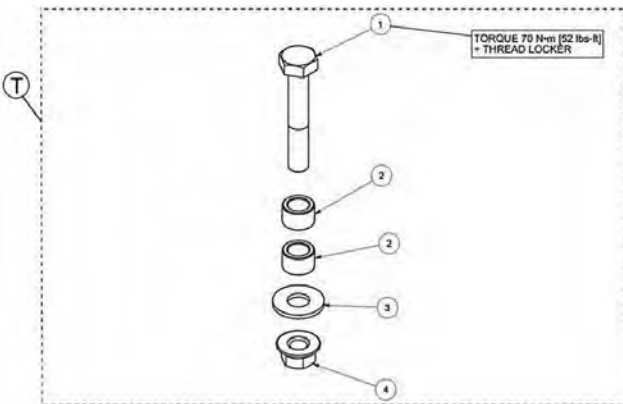
Exploded Views

Anti-Rotation -- Bracket Kit / Ensemble d'ancrage



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
S	2205448	KIT-ANTIROTATION, BRACKET	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

Anti-Rotation -- Short bolt Kit / Ensemble boulon court

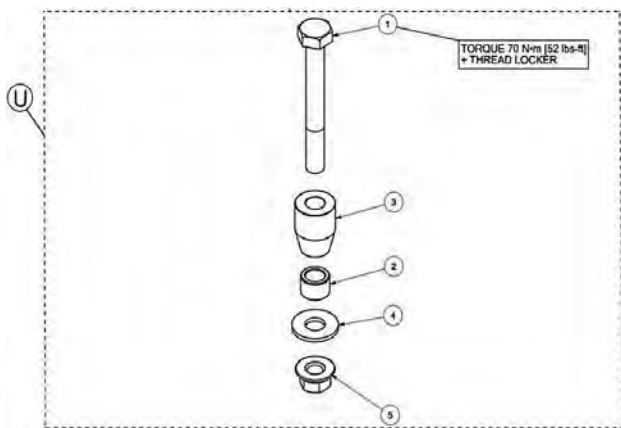


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
T	2205449	K-HDWR, ANTI ROTATION, SHORT	1
1	--	HCS, M10-1.5X60, 10.9, ZP, DIN931	1
2	--	ROD END SPACER / BAGUE ESPACEUR, EMBOUT A ROTULE	2
3	--	W, 7/16X1.0X0.072, 8, ZP, USS	1
4	--	FNN, M10-1.5, 8, ZP, DIN6926	1

SERVICE KITS

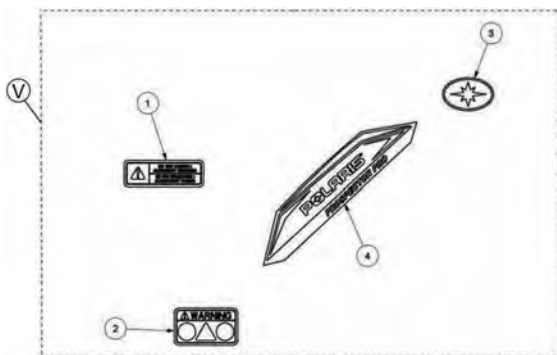
Exploded Views

Anti-Rotation -- Long bolt Kit / Ensemble boulon long



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

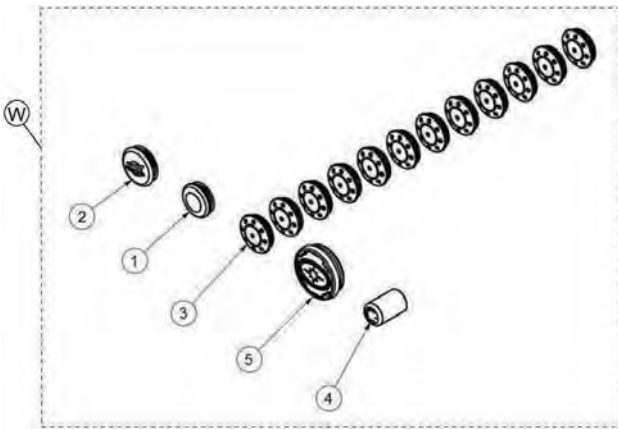
Decals (Labels) Kit / Ensemble autocollants (étiquettes)



ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
V	2205453	K-DECALS, CMLPST, 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

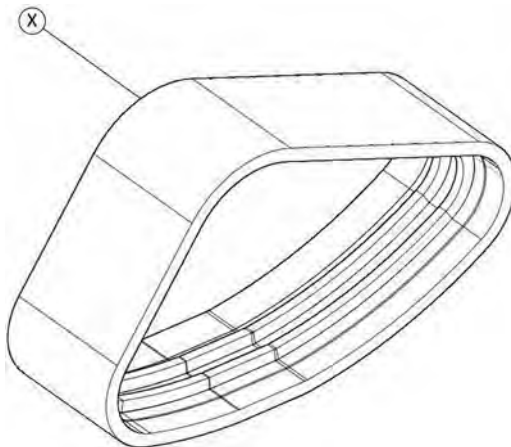
Exploded Views

Caps Kit / Ensemble de bouchons



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	--	WHEEL CAP / CAP DE ROUE	12
4	--	DUST CAP, STABILIZER / CAPUCHON, STABILISATEUR	1
5	--	HUB CAP POLARIS ASSY / CAP DE MOYEU POLARIS ASSEMBLÉ	1

Front Track /Chenille avant

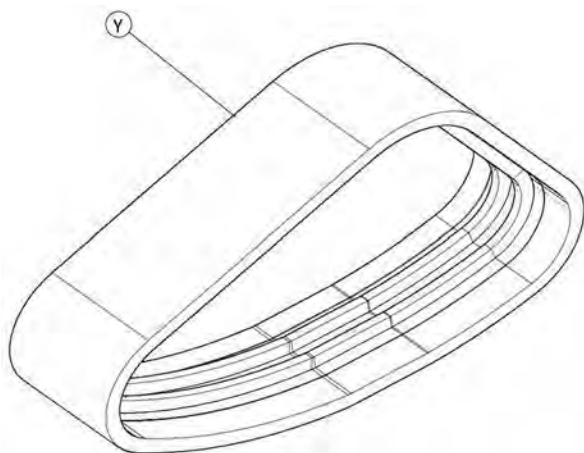


ITEM #	PART #	DESCRIPTION	QTY
X	5414846	TRACK-CMPLST, FRONT, UTV	1

SERVICE KITS

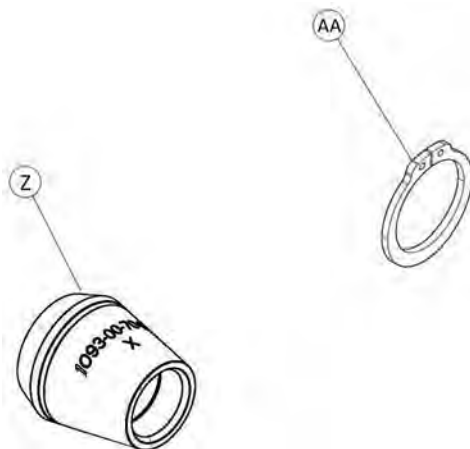
Exploded Views

Rear Track / Chenille arrière



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

Cone Bushing Kit/ERR -- Ensemble cône uréthane/ ERR



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

DÉCLARATION «CE» DE CONFORMITÉ



NOUS :

MANUFACTURIER : Camso Inc.

ADRESSE : 4162, rue Burrill, Local A

Shawinigan QC, Canada G9N 0C3

TÉLÉPHONE :

TÉLÉCOPIEUR :

SITE INTERNET : www.camso.co

DÉCLARONS SOUS NOTRE SEULE RESPONSABILITÉ
QUE NOTRE PRODUIT :

PRODUIT : Polaris Prospector Pro UTV

CLIENT :

AVUQUEL SE RÉFÈRE LA PRÉSENTE DÉCLARATION

EST CONFORME AUX NORMES :

NUMÉRO :

TITRE :

EN 62079 Etablissement des instructions

EN 12100-1 & 2 Sécurité des machines - Analyse des risques

EN 17050-1 & 2 Évaluation de la conformité

DATE: 2001

1996

2005

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

NUMÉRO : 2006/42/EEC

TITRE: Directive relative aux machines

DATE: 2006

FAIT À :

Shawinigan QC, Canada

RESPONSABLE :

TITRE :

SIGNATURE :

DATE :



AMPRÉVANT
CAMO LAST
SOUDEAL

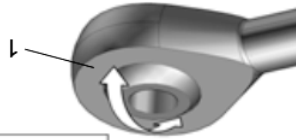
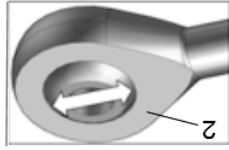
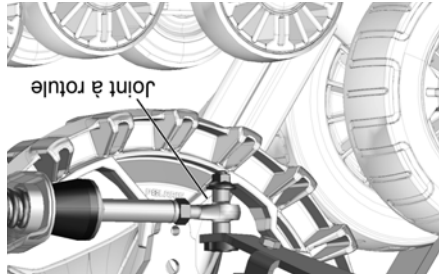


Problème	Cause potentielle	Correctif	
Vibration anormale	Débris dans le système	Nettoyer/retraiter tout débris.	
	Usure avancée et localisée d'une roue (méplat)	Remplacer la pièce.	
	Barbotin ou roue gelée	Retirer accumulation de glace/neige. Entreposer véhicule à plus de 32° F. (0° C).	
	Début de déraillement	Vérifier l'alignement du système. S'assurer que la chenille est bien guidée par les roues et le guide de chenille. Ajuster au besoin. Voir les pages 22-23.	
	Satètes sur moyeux à l'installation du système	Retirer système, nettoyer les surfaces du moyeu, réinstaller système.	
	Roulement de moyeu ou de roue endommagé	Remplacer roulement annuellement/aux 100 hres tel que recommandé.	
	Moyeu ou système de traction endommagé en raison d'un impact ou usage abusif.	Remplacer pièces endommagées.	
	Conduite instable	Mauvais ajustement de l'angle d'attaque	Ajuster l'angle d'attaque avant et arrière. Voir les pages 18-21.
		Mauvais alignement du système	Ajuster l'alignement du système. Voir les pages 22-23.
		Tension des chenilles trop élevée	Ajuster la tension des chenilles. Voir la page 24-25.
Roue bloquée		Tenter de libérer la roue ; remplacer si nécessaire.	
Mauvais alignement du système		Ajuster l'alignement du système. Voir les pages 22-23.	
Virage en continu		Variér rayon de braquage ; rouler dans un environnement lubrifié.	
Rouler dans des ornières en continu		Sortir des ornières occasionnellement pour varier la direction ; rouler dans un environnement lubrifié.	
Diminuer la tension des chenilles.		Nettoyer tout accumulation de boue, neige, ou autre contaminant sur les barbotins	
Tension des chenilles trop élevée		Retirer tout accumulation de glace/neige des roues.	
Retirer la neige compactée du cadre et des roues.		Enlever la neige ; voir votre concessionnaire pour faire l'entretien.	
Perte de puissance	Neige infiltrée dans la prise d'air du véhicule		
	Usure importante d'un ou plusieurs composants	Vérifier alignement du système. Voir les pages 22-23. Inspecter usure sur guide de chenille, dents de traction internes et roues.	
	Tension des chenilles trop faible	Ajuster la tension des chenilles. Voir la page 24-25.	
	Mauvais alignement du système ; mauvais ajustement de l'angle d'attaque	Ajuster l'alignement du système. Voir les pages 22-23. Ajuster l'angle d'attaque avant et arrière. Voir les pages 18-21.	
	Mauvais ajustement du bras anti-rotation (stabilisateur)	Ajuster l'angle d'attaque avant et arrière. Voir les pages 18-21.	
Déraillement partiel ou total	Mauvais alignement du système ; mauvais ajustement de l'angle d'attaque	Ajuster l'alignement du système. Voir les pages 22-23. Ajuster l'angle d'attaque avant et arrière. Voir les pages 18-21.	
	Endommagé sur le bras stabilisateur.	Remplacer amortisseur en caoutchouc usé ou endommagé sur le bras stabilisateur.	
Manque de flottaison dans la neige	Mauvais ajustement du bras anti-rotation (stabilisateur)	Ajuster l'angle d'attaque avant et arrière. Voir les pages 18-21.	
	Endommagé sur le bras stabilisateur.	Remplacer amortisseur en caoutchouc usé ou endommagé sur le bras stabilisateur.	

Inspection - usure Usure du système anti-rotation

MAINTENANCE

- Les dommages aux joints à rotule pourraient nuire à la performance du système de traction .
- Inspecter l'usure au dispositif anti-rotation, particulièrement au joint à rotule.
- S'assurer que le joint à rotule n'est pas bloqué ou qu'il n'a pas trop de jeu.
- S'assurer que la rotule tourne librement dans l'embout (1).
- S'assurer qu'il n'y a pas de jeu excessif entre l'embout et la rotule (2).



MAINTENANCE

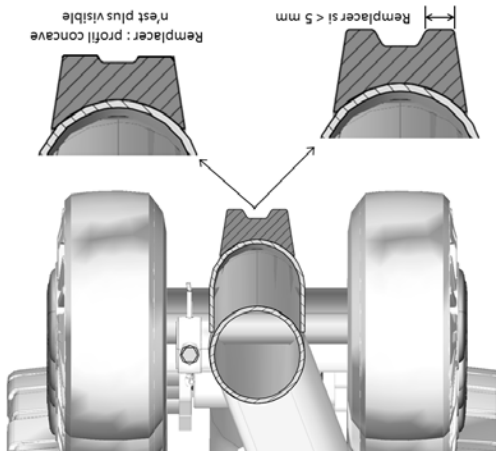
Inspections - usure

Usure du guide de chenille

Rouler avec des guides de chenille trop usés peut générer une usure prématurée à d'autres composantes de guidage de chenille.

Mesurer la largeur du guide de chenille à plusieurs endroits. Remplacer le guide si :

- une mesure a moins de 5 mm ou
- le profil concave du guide n'est plus visible



Usure de la chenille

Rouler avec une chenille usée ou endommagée peut causer des dommages aux roues et au guide de chenille.

- Inspecter l'état de la chenille, à l'intérieur et à l'extérieur.
- Inspecter la bande de roulement, les dents de traction et le profil.
- Inspecter la chenille en longueur et en largeur pour l'usure, les fissures ou autres dommages. Si la structure interne est visible aux fissures ou aux endroits usés, remplacer la chenille avant de rouler.

Inspections - usure

Usure - roue

Les roues qui sont trop usées n'offrent pas un support adéquat au guidage de la chenille.

Inspecter l'usure des roues, particulièrement sur la bande de contact intérieure.

Remplacer une roue si la bande intérieure est perforée ou si la largeur de la bande de roulement mesure moins de 1,75 pouces (45 mm).

Pneu urétrane

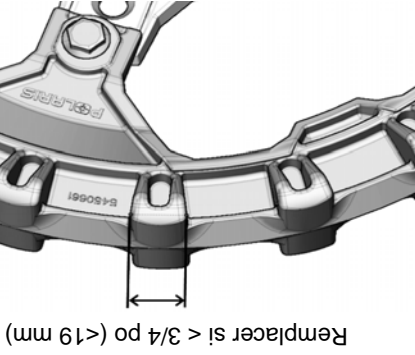
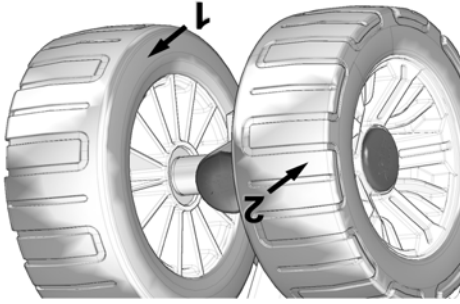
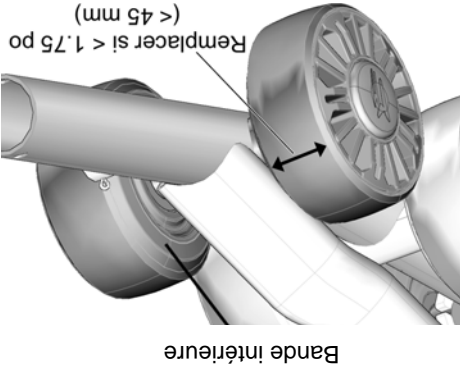
Les roues qui sont trop usées n'offrent pas un support adéquat au guidage de la chenille.

Inspecter l'usure des roues, particulièrement sur la bande de contact intérieure (1) et

entre les profils des crampons (2). Remplacer une roue si la bande intérieure est usée ou perforée ou si le pneu est craquelé entre les profils.

Usure - barbotin

Une usure excessive des barbotins pourrait nuire au bon entraînement de la chenille et aux performances du système. Mesurer l'usure des barbotins comme illustré. Remplacer la pièce si une mesure a moins de 3/4 po. (19 mm).

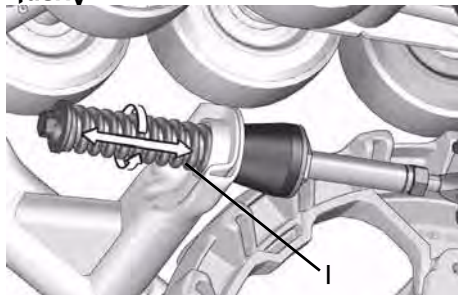
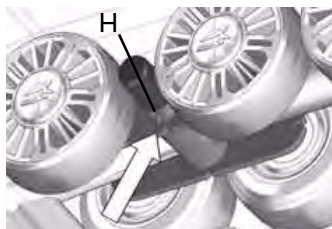


MAINTENANCE

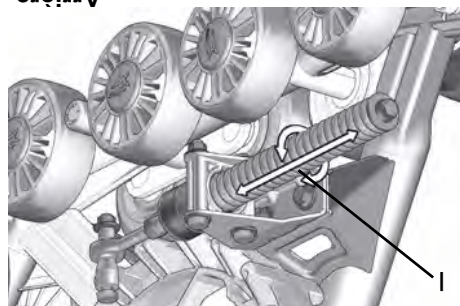
Lubrification

H. Arbre du stabilisateur - Utiliser un pistolet à graisse pour appliquer 1,5-2 cc de graisse à l'arbre du stabilisateur par le raccord de graissage. Ne pas appliquer une trop grande quantité de graisse. Le capuchon protecteur pourrait être expulsé de l'arbre du stabilisateur.

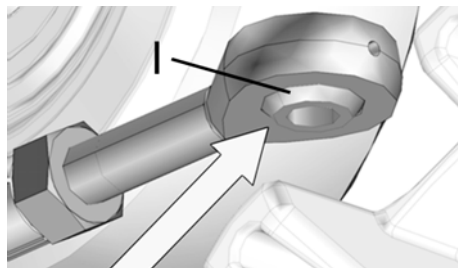
I. Bras stabilisateurs - Appliquer un lubrifiant en aérosol autour du ressort à compression et sur toute sa longueur, sur les systèmes de traction avant et arrière.



Avant



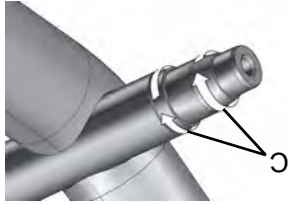
Arrière



I. Bras stabilisateurs - Appliquer un lubrifiant en aérosol à l'embout à rotule.

Lubrification

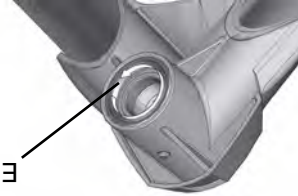
C. Arbre de roue et portée du joint d'étanchéité - Appliquer 1-1,5 cc de graisse sur l'arbre de roue et la portée du joint d'étanchéité. Appliquer de la graisse uniformément sur la largeur et sur toute la circonférence.



D. Moyeu - Suite au remplacement des roulements de moyeu et la réinstallation du moyeu, verser lentement 2-3 cuillères à thé (10-12 cc) d'huile 80W/90 par l'orifice au-dessus du logement du moyeu. Ne pas dépasser la quantité recommandée.

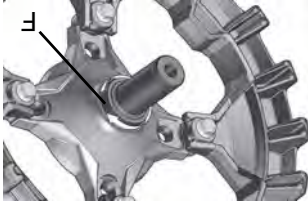


E. Joint d'étanchéité - roulement de moyeu - Appliquer 1,5-2 cc de graisse uniformément entre les lèvres du joint d'étanchéité du moyeu et sur toute sa circonférence.

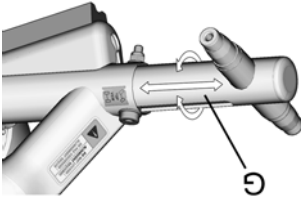


IMPORTANT : Le joint du moyeu ne doit pas dépasser la face du moyeu, il doit être inséré jusqu'à égalité avec la face du moyeu.

F. Bague d'acier inoxydable du moyeu - Appliquer 1-1,5 cc de graisse sur toute la largeur et circonférence de la bague.



G. Tube châssis, côté tensionneur - Faire sortir la queue de tensionneur au maximum de sa course. Appliquer une mince couche de graisse, d'huile ou de lubrifiant en aérosol sur l'extérieur du tube de la queue de tensionneur, uniformément sur toute la circonférence. Le tensionneur doit obligatoirement être réaligné suite à son démontage.

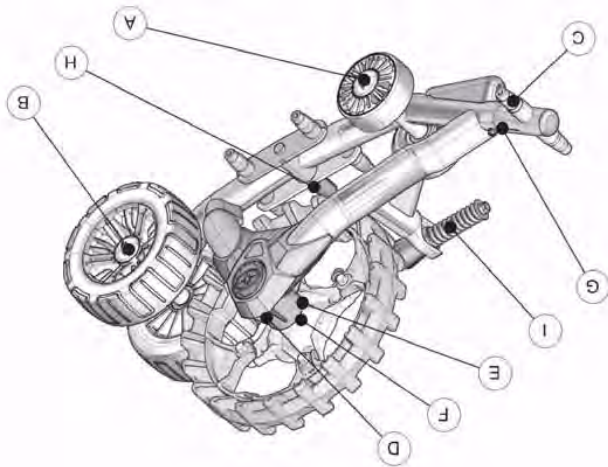


AVIS : L'application de lubrifiant à l'extérieur du tube du tensionneur empêche que l'intérieur du tube du châssis ne se corode. La lubrification permet que le tensionneur soit libre de mouvement lors de l'ajustement de la tension de la chenille.

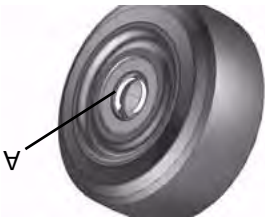
MAINTENANCE

Lubrification

Lubrifier les composants du système de traction aux intervalles décrits à la Charte de maintenance périodique commençant à la page 28. Nous recommandons l'utilisation d'une graisse de haute qualité, résistante à l'eau et à l'usure.



A. Joint d'étanchéité de roulement de roue
132 mm - Appliquer 1-1,5 cc de graisse
uniformément sur et entre les lèvres du
joint d'étanchéité de la roue. Appliquer
sur toute la circonférence.



B. Joint d'étanchéité de roulement de pneu
241 mm - Appliquer 1-1,5 cc de graisse
uniformément sur et entre les lèvres du
joint d'étanchéité de la roue. Appliquer
sur toute la circonférence.



Entretien du véhicule

1. Vérifier le couple des boulons de bras de suspension. Serrer au couple recommandé. Référez-vous au manuel du propriétaire du véhicule ou au manuel d'entretien.
2. Inspecter et ajuster le bras de suspension. Référez-vous au manuel du propriétaire du véhicule ou au manuel d'entretien.

Entretien spécial

Certaines composantes nécessitent un outil spécial pour leur entretien. Utilisez toujours les outils appropriés afin d'éviter d'endommager les composantes.

Utilisation d'un pulvérisateur à pression

Si un système de lavage haute pression est utilisé pour le nettoyage (non recommandé), il faut l'utiliser avec beaucoup de prudence. L'eau peut endommager les composantes. Éviter de diriger le jet d'eau vers les joints d'étanchéité des roulements de roue ou vers les bouchons en caoutchouc.

MAINTENANCE

Entretien du châssis

1. Inspecter les roulements des moyeux pour toute restriction, bruit ou jeu anormal en rotation. Remplacer promptement tous les roulements de moyeu s'ils montrent un de ces défauts. Remplacer tous les roulements de moyeu lorsqu'un des roulements a besoin d'être remplacé.

2. Nettoyer et lubrifier le joint d'étanchéité du moyeu pour conserver la capacité d'étanchéité du joint et prolonger la durée de vie des roulements de moyeu. Voir la page 35.

3. Inspecter l'usure des guides de chenille. Voir la page 38. Remplacer les guides de chenille usés ou endommagés.

4. Inspecter l'état des cônes de caoutchouc aux tandems des systèmes de traction avant et arrière. Si les cônes montrent une usure ovale de l'alesage, remplacer les cônes. Utiliser de nouveaux boulons et rondelles lors du remontage.

5. Inspecter les cadres pour les fissures ou défauts. Des composantes endommagées peuvent nuire au bon fonctionnement des systèmes. Remplacer toute composante endommagée.

Entretien des barbotins

Inspecter l'usure des barbotins. Voir la page 37. Remplacer les barbotins trop usés.

Entretien des anti-rotation

1. Nettoyer et lubrifier les bras stabilisateurs (bras anti-rotation). Voir la page 36.

2. Vérifier le couple des boulons d'assemblage aux systèmes d'ancrage et aux bras stabilisateurs (bras anti-rotation).

3. Inspecter les bras stabilisateurs (bras anti-rotation) pour toute fissure ou partie déformée pouvant nuire au bon fonctionnement. Remplacer les composantes endommagées.

Effectuer toutes les procédures d'inspection et d'entretien aux intervalles indiqués sur la Charte de maintenance périodique commençant à la page 28.

Entretien du système de traction

1. Inspecter visuellement tous les composants de chaque système de traction pour l'usure ou les dommages. Nettoyer les systèmes de toute accumulation de boue, saleté, poussière, débris ou autre substance qui pourrait nuire au bon fonctionnement du système de traction. Réparer ou remplacer tout composant usé ou endommagé.
- AVIS :** Les solvants de nettoyage pour freins peuvent endommager les joints d'étanchéité et les auto-collants. Ne pas utiliser de solvant de nettoyage pour freins pour nettoyer le système de traction.

2. Vérifier l'angle d'attaque des chenilles avant et arrière. Ajuster au besoin. Voir les pages 18-21.
3. Vérifier l'alignement du système de traction. Ajuster au besoin. Voir les pages 22-23.
4. Vérifier le couple des boulons critiques tel qu'identifiés dans la section **Vues Explosées** de ce manuel commençant à la page 43. Reserrer au couple recommandé, tout boulon desserré en utilisant une pâte de blocage de filets haute résistance comme le Loctite® 263. Ne pas serrer au-delà de ce qui est recommandé.

Entretien des chenilles

1. Vérifier la tension des chenilles. Ajuster au besoin. Voir les pages 24-25.
2. Inspecter les chenilles pour l'usure ou les dommages. Voir la page 38. Une chenille usée ou endommagée peut générer une usure prématurée des composants du système. Remplacer une chenille usée ou endommagée.

Entretien des roues

1. Inspecter les roues des systèmes de traction pour l'usure latérale. Voir la page 37. Remplacer les roues usées ou endommagées.
2. Inspecter les roulements de roue pour toute restriction, bruit ou jeu anormal en rotation. Remplacer la roue si au moins un de ces défauts est présent.
3. Inspecter les joints d'étanchéité des roues. Nettoyer les roues de toute boue, saleté, poussière, débris ou autre substance. Lubrifier les joints d'étanchéité, pour maintenir une étanchéité optimale et augmenter la durée de vie des roues. Remplacer immédiatement les joints d'étanchéité usés ou endommagés. Voir page 34.

MAINTENANCE

Charte de maintenance périodique

Utilisation industrielle/commerciale /conditions abrasives

SYSTEME DE TRACTION		INITIALE		INTERVALLES	
Voie	page	1 ^{ERE} utilisation	Aux	Aux	Aux
			15 heures	40 heures	100 heures
Inspection visuelle	31	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter
Ajustements	31	Ajuster	inspecter; ajuster	--	Inspecter; ajuster
Alignement du système	31	Ajuster	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Couple des boulons	31	--	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
CHENILLE					
Tension	31	Ajuster	inspecter; ajuster	--	Inspecter; ajuster
Usure	31	--	--	Inspecter	Inspecter
ROUES					
Usure latérale	31	--	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Roulements	31	--	Inspecter	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Lubrification des joints d'étanchéité	31	--	Inspecter; lubrifier	lubrifier	
CHASSIS					
Roulements des moyeux	32	--	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Joint d'étanchéité - Roulements de moyeu	32	--	Lubrifier	Inspecter; lubrifier	Inspecter; lubrifier
Usure du guide de chenille	32	--	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Stabilisateurs	32	--	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Fissures	32	--	--	Netoyer ; inspecter	Netoyer ; inspecter
BARBOTIN					
Usure	32	--	--	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter
ANTI-ROTATION					
Lubrification	32	--	--	Netoyer; lubrifier	Netoyer; lubrifier
Couple des boulons	32	inspecter; ajuster	--	Inspecter; ajuster	--
Fissure, déformation	32	--	--	Inspecter	Inspecter
VÉHICULE					
Bras de suspension - couple des boulons	33	--	inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster
Colonne de direction	33	--	inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster

Conditions hivernales normales

INITIALE		INTERVALLES		Voir page 1 ^{ERE} utilisation	Annuellement
Aux 30 heures	Aux 55 heures	Annuellement			
SYSTÈME DE TRACTION					
Inspection visuelle	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter	Netoyer; inspecter	31	Netoyer; inspecter
Ajustements	Ajuster	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	31	Inspecter; ajuster
Alignement du système	Ajuster	--	Inspecter; ajuster	31	Inspecter; ajuster
Couple des boulons	--	--	Inspecter; ajuster	31	Inspecter; ajuster
CHEVILLE					
Tension	Ajuster	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	31	Inspecter; ajuster
Usure	--	--	Inspecter	31	Inspecter
ROUES					
Usure latérale	--	--	Inspecter; remplacer	31	Inspecter; remplacer
Roulements	--	Inspecter	Inspecter; remplacer	31	Inspecter; remplacer
Lubrification des joints d'étanchéité	--	Inspecter; lubrifier	Inspecter; lubrifier	31	Lubrifier
CHASSIS					
Roulements des moyeux	--	--	Inspecter; remplacer	32	Inspecter; remplacer
Joint d'étanchéité - roulement de moyeu	--	--	Inspecter; lubrifier	32	Inspecter; lubrifier
Usure du guide de chenille	--	--	Inspecter; remplacer	32	Inspecter; remplacer
Stabilisateurs	--	--	Inspecter; remplacer	32	Inspecter; remplacer
Fissures	--	--	Netoyer; inspecter	32	Netoyer; inspecter
BARBOTIN					
Usure	--	--	Netoyer; inspecter	32	Netoyer; inspecter
ANTI-ROTATION					
Lubrification	--	--	Netoyer; lubrifier	32	Netoyer; lubrifier
Couple des boulons	Inspecter; ajuster	--	Inspecter; ajuster	32	Inspecter
Fissure, déformation	--	--	Inspecter	32	Inspecter
VÉHICULE					
Bras de suspension - couple des boulons	--	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	33	Inspecter; ajuster
Colonne de direction	33	Inspecter; ajuster	Inspecter; ajuster	33	Inspecter; ajuster

Tâche	Définition
INSPECTER	Examiner soigneusement les composants. Réparer ou remplacer rapidement toute composante endommagée ou usée.
NETTOYER	Enlever toute accumulation de boue, saleté, poussière, débris ou autre substance qui pourrait nuire au bon fonctionnement du système de traction.
AJUSTER	Toujours ajuster les composants tel que le recommande ce manuel. Voir les pages 18-25.
LUBRIFIER	Toujours lubrifier les composants tel que le recommande ce manuel. Voir les pages 34-36.
REMPPLACER	Remplacer les pièces usées ou endommagées avec de nouvelles pièces pour prévenir des dommages additionnels ou à d'autres composants.

Définitions des tâches

Se référer aux définitions de tâche suivantes lorsqu'on procède aux tâches d'entretien indiquées dans la charte de maintenance périodique.

Pour les véhicules soumis à un usage normal, se référer à la charte à la page 29. Pour les véhicules soumis à un usage intensif ou lourd, se référer à la charte à la page 30.

AVERTISSEMENT! Des blessures graves peuvent se produire si une main, un pied ou un vêtement reste coincé dans pièce en mouvement. Demeurer à distance de toutes les pièces en mouvement. Garder les mains et les pieds loin des systèmes de traction jusqu'à ce que le véhicule soit arrêté, le moteur soit éteint et le frein de stationnement soit engagé (si équipé). Nous recommandons de confier à votre concessionnaire toute tâche d'entretien ou d'alignement du système de traction.

AVIS: Négliger d'effectuer une maintenance régulière et des ajustements aux intervalles recommandés, peut mener à une usure prématurée et des dommages aux systèmes de traction qui ne seront pas couverts par la garantie. Toujours faire l'entretien tel que le recommande ce manuel et le manuel du propriétaire du véhicule.

Une maintenance périodique faite avec soins aidera à conserver votre système dans un état sécuritaire et fiable. Inspecter, nettoyer, lubrifier, ajuster et remplacer les pièces au besoin. *Effectuer toutes les tâches d'inspection et d'entretien aux intervalles indiqués à la Charte de maintenance périodique. Les tâches sont détaillées plus amplement aux pages suivantes.*

Charte de maintenance périodique

MAINTENANCE

RODAGE DU SYSTÈME DE TRACTION

Période de rodage

La période de rodage pour un nouveau système de traction est de quatre heures, ou 50 miles (80 km). Une bonne période de rodage résultera en de meilleures performances et une durée de vie plus longue pour les composants. Respecter ces recommandations pendant la période de rodage :

- Faire les inspections de rodage recommandées pendant la période de rodage. Voir le tableau d'inspection ci-dessous.
- Éviter de rouler dans des conditions sèches, propres et non-lubrifiées (tel que l'asphalte ou les champs de foin).
- Conduire le véhicule dans un environnement lubrifié (p. ex l'eau, la boue, la neige, le sol meuble, le sable, la poussière et autres terrains semblables). Négliger de rouler dans ces conditions pendant la période de rodage peut générer de la fumée et une odeur provenant des composantes en caoutchouc, ainsi que des dépôts de plastique sur le barbotin et/ou le cadre.
- Conduire sous les 6 m/h (10 km/h) lors des virages serrés.

Tableau d'inspection - période de rodage

Item	Intervalle d'inspection /condition			
	Après installation	Après 1 hre Vit. max 9 m/h (15 km/h)	Après 2 hres Vit. max 15 m/h (25 km/h)	Après 3 hres Vit. max 22 m/h (35 km/h)
Inspection visuelle	X	X	X	X
Tension des chenilles	X	X		
Angle d'attaque	X	X		
Alignement du système	X			
Couple des boulons (systèmes d'ancrage)				X

INSTALLATION D'UNE CHENILLE

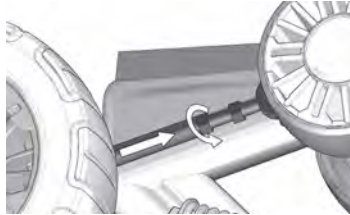
1. Placer le véhicule sur une surface plane.

2. Arrêter le moteur.

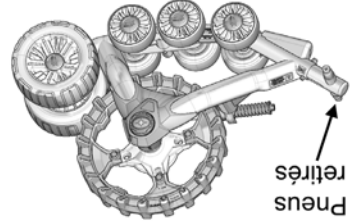
3. Si désiré, soulever le véhicule et placer des supports appropriés sous le châssis.

ATTENTION! NE PAS desserrer le boulon d'assemblage du tensionneur en quelque circonstance que ce soit. Ce boulon permet l'assemblage et l'alignement du tensionneur au châssis, le tensionneur DOLT obligatoirement être réaligné lorsque ce boulon est desserré.

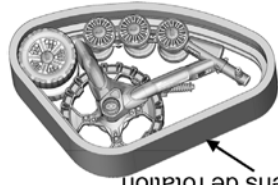
4. Desserrer l'écrou de blocage et l'écrou d'ajustement de la tige tensionneur et faire glisser l'ensemble tensionneur à la position minimale.



5. Retirer les deux pneus de 9,5 pouces (241 mm) du tensionneur.



Chenille avant - indication de sens de rotation



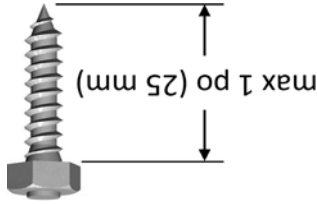
7. Installer la chenille de caoutchouc. Les chenilles arrière peuvent être installées dans les deux sens de rotation. Pour les chenilles avant, une indication inscrite sur la chenille indique le sens de rotation.

8. Réinstaller les deux pneus.

9. Ajuster la tension de la chenille. Voir la page 24.

NOTE : Pour les applications nécessitant l'installation de crampons, la partie fileté du crampon qui doit être engagée à la chenille ne doit pas dépasser 1 po (25 mm) de longueur.

AVIS : La couverture de garantie visant spécifiquement les chenilles est annulée par l'installation de crampons sur celles-ci.

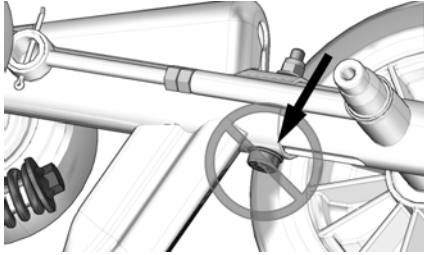


Tension des chenilles

Utiliser la procédure suivante pour faire l'ajustement de la tension des chenilles.

ATTENTION! NE PAS desserrer le boulon d'assemblage du tensionneur lors de l'ajustement de la tension des chenilles. Ce boulon permet l'assemblage et l'alignement du tensionneur au châssis, le tensionneur DOIT obligatoirement être réaligné lorsque ce boulon est desserré.

1. Desserrer l'écrou de blocage de la tige tensionneur (1).



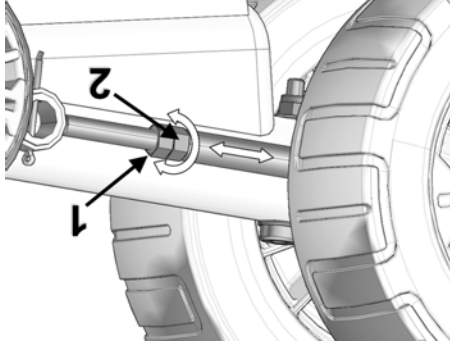
2. Tourner l'écrou d'ajustement de la tige tensionneur (2) dans le sens horaire ou anti-horaire selon ce qui est requis pour ajuster la chenille à la tension recommandée.

Truc : Si la tension est plus élevée

au niveau de la chenille, il est dérailé et on réduit moins probable que celle-ci également les risques de glissement au niveau du barbotin. Une tension moins élevée au niveau de la chenille améliore la traction, le roulement et les économies de carburant.

3. Lorsque l'ajustement est terminé, serrer l'écrou de blocage (1) solidement contre l'écrou d'ajustement (2).

4. Conduire le véhicule lentement sur une distance d'environ un mille (1,5 km). Évaluer la performance du système de traction et ajuster au besoin.



AJUSTEMENTS

Alignement des systèmes de traction avant

Ajustement de l'alignement

1. Desserrer les écrous de blocage (1) des tiges d'accouplement.

NOTE : Certains écrous ont des filets inversés. Assurez-vous de débloquer les écrous dans le bon sens.

2. Visser ou dévisser les tiges

d'accouplement (2) d'un nombre de tours égal de

chaque côté du véhicule.

3. Serrer les écrous de blocage

au couple recommandé.

Référez-vous au manuel

d'entretien spécifique à votre

véhicule.

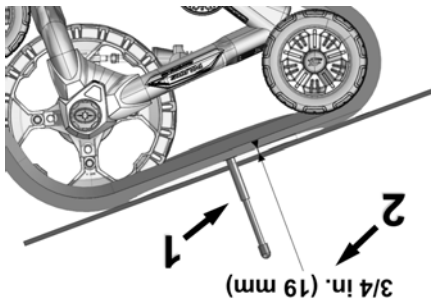
4. Pour vérifier l'ajustement,

conduire le véhicule en

marCHE arrière sur 15-20 pieds (5-6 m), et répéter les étapes 1-4 de la procédure de vérification de l'alignement à la page 22.

Tension des chenilles

Mesurer et ajuster la tension des chenilles en utilisant un outil testeur de tension et une barre plate. Appliquer la force recommandée (1) pour mesurer la déflexion (2).

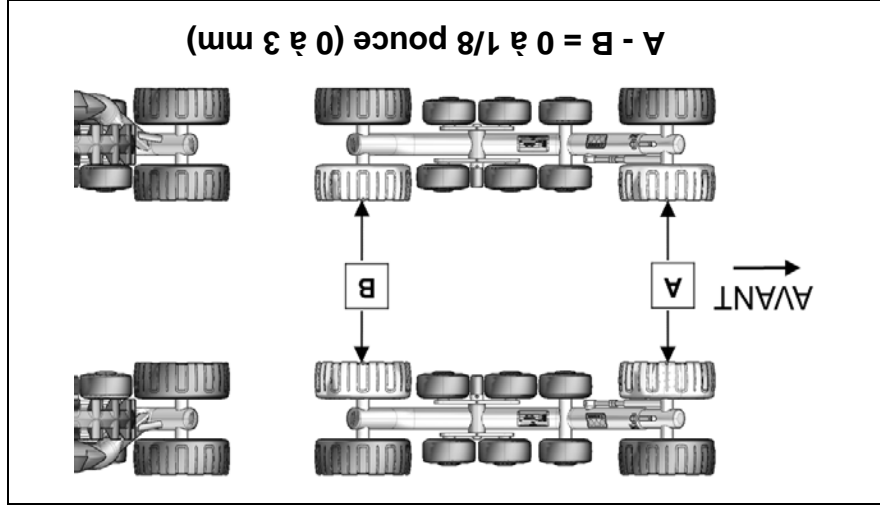


Référez-vous au tableau ci-dessous pour vérifier la tension des chenilles. Si un ajustement est nécessaire, voir la page 25.

Tableau de données – Tension de chenille		
Chenille	Force	Déflexion
Avant	24 lbs. (11 kg)	3/4 pouce (19 mm)
Arrière	24 lbs. (11 kg)	3/4 pouce (19 mm)

AJUSTEMENTS

Alignement des systèmes de traction avant Vérification de l'alignement



4. Soustraire la mesure B de la mesure A. Le résultat doit être entre 0 et 1/8 pouce (0-3 mm). Si le résultat n'est pas dans cet intervalle, revoir l'ajustement de l'alignement. Voir la page 24.
- NOTE :** L'ajustement sera plus facile et plus précis si, au départ, la mesure A est plus grande que la mesure B.

AJUSTEMENTS

Alignement des systèmes de traction avant

Examiner si les composantes du système de direction sont endommagées avant de procéder à l'alignement des systèmes de traction avant. Des composantes endommagées du système de direction peuvent nuire au fonctionnement du véhicule et empêcher les ajustements appropriés à l'alignement du système de traction.

Vérification de l'alignement

1. Conduire le véhicule en ligne droite sur approximativement 10 pi. (3 m). Arrêter le véhicule sur une surface plane.

2. Arrêter le moteur. Placer la

transmission en positionnement «stationnement» (si équipé) ou en marche avant. Engager le frein de stationnement (si équipé).

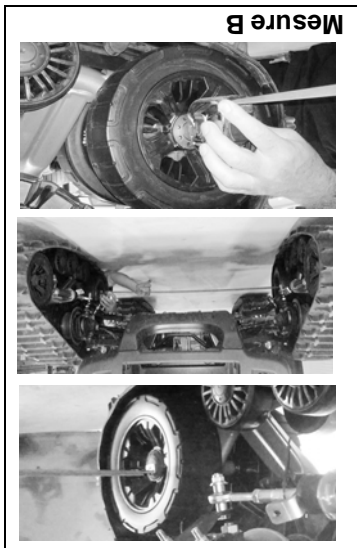
3. Mesurer les distances suivantes sur les systèmes de traction avant :

- Mesurer la distance entre les deux pneus 241 mm intérieurs avant (A).

- Mesurer la distance entre les deux pneus 241 mm intérieurs arrière (B).



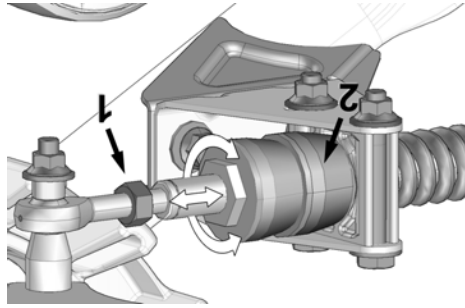
Mesure A



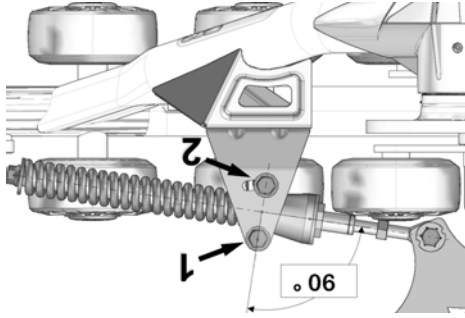
Mesure B

Angle d'attaque des systèmes arrière

5. Desserrer l'écrou de blocage (1). Faire tourner le bras stabilisateur pour ajuster la longueur de l'embout à rotule de sorte qu'il n'y ait aucune pression sur le cône de caoutchouc (2).

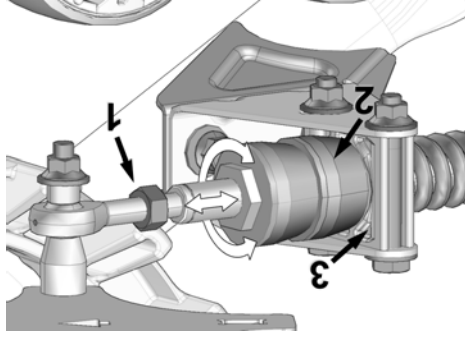


6. Positionner le support pivotant de l'ancrage antirotation à 90° (perpendiculaire) au bras stabilisateur. Serrer ensuite les deux boulons de fixation de l'ancrage anti-rotation (1) et (2).



Couple : 37 pi. lbs. (50 Nm)

7. Tourner le bras stabilisateur pour ajuster la longueur de l'embout à rotule de sorte que le cône de caoutchouc (2) applique une très légère pression sur le support pivotant (3).



Truc : 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. En comprenant les cônes de caoutchouc, on prévient les contacts possibles avec le marche-pied mais des cônes de caoutchouc trop comprimés nuisent au bon fonctionnement des systèmes.

8. Serrer l'écrou de blocage (1) contre le bras stabilisateur.
9. Vérifier que le cône de caoutchouc (2) applique une légère pression sur le support pivotant (3).

AJUSTEMENTS

Angle d'attaque des systèmes arrière

Pour obtenir le bon angle d'attaque sur les systèmes de traction arrière, utiliser la procédure suivante. Au besoin, se référer aux instructions d'installation du système de traction pour obtenir plus d'information. Effectuer les étapes 1-3 pour les deux systèmes de traction arrière.

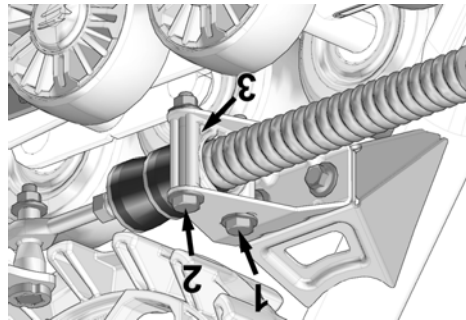
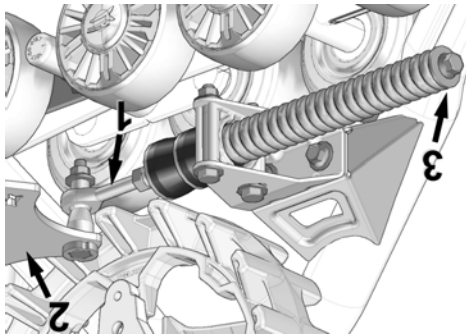
1. Vérifier que le bras stabilisateur (1) est fixé à l'ancrage arrière (2).

2. Vérifier que le boulon d'assemblage du ressort (3) est serré au couple recommandé.

Couple : 29,5 pi. lbs. (40 Nm)

3. Vérifier que les composantes du bras stabilisateur sont installées dans le bon ordre. Au besoin, se référer aux instructions d'installation du système de traction pour obtenir plus d'information.

4. Desserrer les boulons (1) et (2) de l'ancrage anti-rotation pour permettre à la pièce de support (3) de pivoter.



AJUSTEMENTS

Angle d'attaque des systèmes avant

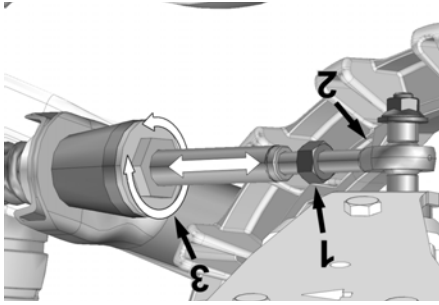
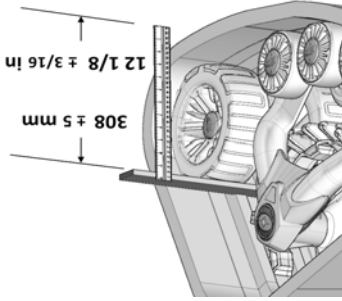
NOTE : Avant la prise de mesures décrite aux étapes suivantes, appliquer une

légère pression vers le bas sur le devant de la chenille pour s'assurer

qu'elle repose sur le sol.

7. Positionner une barre plate sur le dessus des deux roues arrière du système de traction avant. Appliquer une légère pression vers le bas sur le devant de la chenille avant la mesure de la distance entre la barre et le sol. La distance recommandée entre la barre et le sol est 12 1/8 pouces (308 mm).

NOTE : Augmenter la distance entre la barre et le sol a pour effet de faciliter la direction mais produit un effet d'instabilité à haute vitesse. Diminuer la distance entre la barre et le sol a pour effet de raffermir la direction mais augmente la stabilité à haute vitesse.



8. Si un ajustement est requis, desserrer l'écrou de bloquage (1).
9. Faire tourner le bras stabilisateur (3) pour ajuster la longueur de l'embout à rotule (2). Ajuster jusqu'à ce que la distance entre la barre plate et le sol soit de 12 1/8 pouces (308 mm). Appliquer une légère pression vers le bas sur le devant de la chenille pendant la mesure de la distance entre la barre et le sol.
10. Serrer l'écrou de bloquage (1) contre le bras stabilisateur.
11. Répéter la prise de mesure barre-sol pour vérifier l'ajustement.

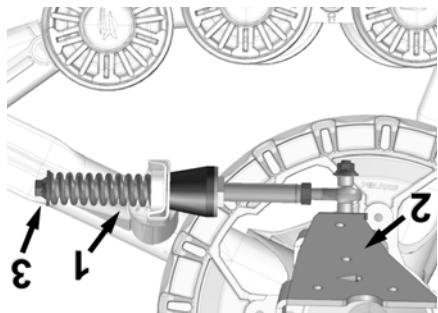
AJUSTEMENTS

AVERTISSEMENT! Des ajustements incorrects peuvent diminuer les performances du système et créer une usure prématurée des composants. Après l'installation initiale, et après chaque réinstallation subséquente du système de traction, toujours ajuster l'angle d'attaque des chenilles, l'alignement du système et la tension des chenilles suite à la première utilisation du véhicule.

Angle d'attaque des systèmes avant

Pour obtenir le bon angle d'attaque aux systèmes de traction avant, utiliser la procédure suivante. Au besoin, se référer aux instructions d'installation du système de traction pour obtenir plus d'information. Effectuer les étapes 3-6 pour les deux systèmes de traction avant.

1. Placer le véhicule sur une surface plane.
2. Arrêter le moteur.
3. À l'aide du guidon ou du volant, positionner les systèmes avant bien droit.



4. Vérifier que le bras stabilisateur (1) est fixé à l'ancrage avant (2).
5. Vérifier que le boulon d'assemblage du ressort (3) est serré au couple recommandé.
6. Vérifier que les composantes du bras stabilisateur sont installées dans le bon ordre. Au besoin, se référer aux instructions d'installation du système de traction pour obtenir plus d'information.

Couple : 29,5 pi. lbs. (40 Nm)

Démontage du système de traction

1. Placer le véhicule sur une surface plane.
2. Arrêter le moteur.
3. Soulever le véhicule et installer des supports appropriés sous le châssis. S'assurer que le véhicule est immobilisé.

4. Retirer la partie supérieure de

l'ancrage anti-rotation (1).

Retirer l'ancrage (2) du bras

de suspension. Laisser

l'ancrage attaché au bras

stabilisateur sur le système

de traction. L'ancrage doit

demeurer fixé au bras

stabilisateur (3).

AVIS : Laisser les ancrages attachés

aux bras de suspension peut

occasionner des dommages

importants au véhicule lorsqu'on fonctionne avec des roues. La plaque

protectrice et les pièces de support de marche-pied sont les seuls

composantes qui peuvent demeurer sur le véhicule lorsqu'on réinstalle

les roues.

5. Retirer le système de traction.

6. Nettoyer les moyeux de roue. Les composantes pourraient ne pas

s'installer correctement sur des moyeux sales.

7. Réinstaller les roues. S'assurer de bien réinstaller tous les composantes

d'origine qui ont été démontées pour l'installation du système de

traction. Rétérez-vous à votre manuel du propriétaire du véhicule ou

au manuel d'entretien.

Remisage du système de traction

Après le démontage des

systèmes de traction, verser 5cc

d'huile sous les capuchons de

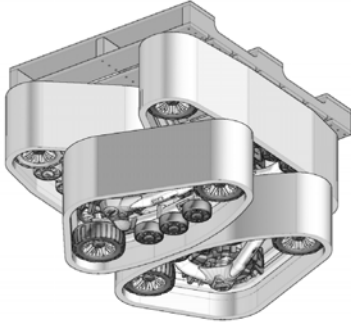
roue pour aider à prévenir la

corrosion. Déposer chaque

système sur le côté et

entreposer à l'abri des rayons

directs du soleil.

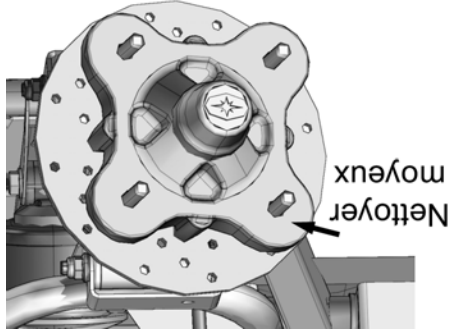


INSTALLATION/DÉMONTAGE

Installation du système de traction

Réinstallation

1. À l'aide d'un dispositif de levage adéquat, soulever le véhicule et placer des supports appropriés sous le châssis. S'assurer que le véhicule est stable.
2. Retirer les roues.
3. Nettoyer les moyeux de roue. Les composants pourraient ne pas s'installer correctement sur des moyeux sales.
4. Réinstaller les systèmes de traction arrière et ensuite, réinstaller les systèmes de traction avant.



5. Serrer la boulonnerie de fixation en séquence croisée au couple recommandé par le fabricant. Référez-vous à votre manuel du propriétaire du véhicule ou au manuel d'entretien.
6. Après l'installation initiale, et après chaque réinstallation subséquente du système de traction, toujours ajuster l'angle d'attaque des chenilles, l'alignement du système et la tension des chenilles suite à la première utilisation du véhicule. Voir les pages 18-25.

Pratiques sécuritaires d'entretien

L'entretien et les ajustements sont importants pour le bon fonctionnement du véhicule. Si vous n'êtes pas familier avec les méthodes sécuritaires d'entretien et d'ajustement, confiez ces travaux à un concessionnaire autorisé.

Toujours observer les pratiques sécuritaires en atelier. Le lieu de travail doit être propre, éclairé et bien ventilé. Toujours arrêter le moteur avant de faire l'entretien.

AVERTISSEMENT! Des blessures graves peuvent se produire si un véhicule soulevé tombe ou bouge. Ne jamais exposer des parties du corps sous un véhicule soulevé à moins que le véhicule soit suffisamment immobilisé sur des supports appropriés.

Ne pas utiliser un vérin de plancher ou un autre dispositif de levage comme support. Utiliser des supports appropriés sous le véhicule soulevé. Pour éviter que le véhicule ne se déplace lors de manoeuvres, placer des cales sous les roues qui restent en contact avec le sol. Ne jamais exposer des parties du corps sous un véhicule soulevé à moins que le véhicule soit suffisamment immobilisé sur des supports appropriés.

Pour éviter des blessures aux mains lors de l'installation ou démontage du système de traction, positionner les mains aux emplacements du châssis montés ci-contre.

AVERTISSEMENT! Des blessures graves peuvent se produire si une main, un pied ou un vêtement reste coincé dans un système en mouvement. Demourer à distance des systèmes de traction en mouvement. Nous recommandons de confier à votre concessionnaire toute tâche d'entretien ou d'alignement du système de traction.

Installation du système de traction

ATTENTION! Les composants d'un système d'échappement chaud peuvent causer des brûlures. Laisser les composants refroidir suffisamment avant de procéder.

Installation initiale

1. Installer le système de traction en utilisant les instructions fournies dans l'ensemble d'installation.
2. Après l'installation initiale, et après chaque réinstallation subséquente du système de traction, toujours ajuster l'angle d'attaque des chenilles, l'alignement du système et la tension des chenilles suite à la première utilisation du véhicule. Voir les pages 18-25.



Les sauts et autres acrobaties augmentent le risque d'accident ou de retournement. Ne jamais tenter de saut ou autre acrobatie. Éviter la conduite d'exhibition.

Ni sauts ni acrobaties

Si un véhicule muni de systèmes de traction doit être remorqué, toujours fixer le câble de remorquage au châssis du véhicule. Ne jamais attacher le câble de remorquage au système de traction.

Utilisation d'un câble de remorquage

Une chenille peut se déchirer lors d'un chargement ou d'un déchargement de véhicule dans une boîte de camion si elle accroche un goujon de fermeture du hayon. Respecter avec soin de chaque côté l'espace nécessaire aux chenilles pendant le chargement ou le déchargement du véhicule. Faire attention aux boulons, barres ou objets semblables qui ressortent et qui pourraient causer des déchirures dans un chenille en mouvement.

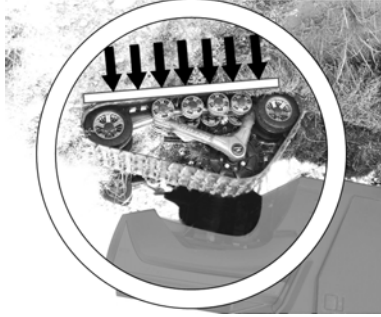


UTILISATION Dommages à la chenille au chargement déchargement

UTILISATION

Dépasser la course anti-rotation/terrain accidenté

Ne jamais dépasser la course de l'anti-rotation des systèmes de traction avant et arrière. Une déviance du système de traction ou du véhicule peut se produire. Toujours conduire sur des surfaces offrant un appui complet aux systèmes de traction.



Virage serré en mode 4x4 verrouillé

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 n'ont pas l'option de verrouillage du différentiel arrière. Ces véhicules doivent éviter la situation mentionnée ci-dessus et effectuer des virages à plus grand rayon.



UTILISATION

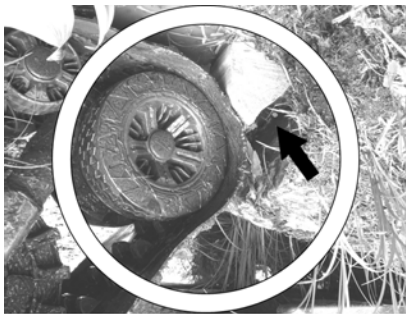
Franchir un obstacle

Les obstacles ne sont pas toujours visibles, en particulier, là où il y a de la neige profonde ou de la boue. Éviter les endroits qui risquent de contenir des obstacles cachés. Consulter le manuel du propriétaire du véhicule pour obtenir les procédures appropriées à la conduite sur des obstacles.

N'essayez pas de franchir un gros obstacle, tel qu'un tronc d'arbre, une grosse pierre, une souche ou une crête abrupte. Les gros obstacles peuvent s'insérer entre les systèmes de traction avant et arrière et immobiliser le véhicule.



N'essayez pas de franchir d'obstacle de plus de 12 pouces (30 cm) de haut. Si cela est impossible, insérer un petit tronc d'arbre ou une pierre de taille suffisante pour servir de rampe à la chenille.



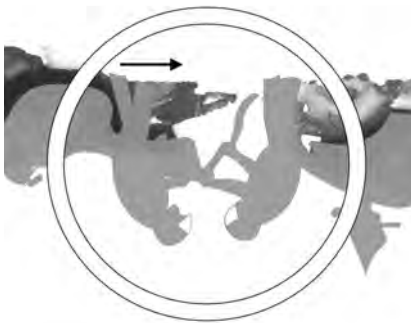
UTILISATION

Dégager un véhicule enlisé en reculant dans une pente

POLARIS ne recommande pas la marche arrière dans une pente avec ce véhicule. Consulter le manuel du propriétaire du véhicule pour obtenir les procédures appropriées à la conduite sur pentes.

Si la marche arrière dans une pente est inévitable, reculer lentement et tout droit. Si le véhicule s'enlise dans la neige en reculant dans la pente, éviter de remorquer ou déplacer le véhicule vers l'arrière en raison des dommages potentiels. Utiliser la marche avant pour dégager le véhicule. Si cela ne réussit pas, arrêter le moteur, engager la boîte de vitesses en marche avant et serrer le frein de stationnement (si présent). Retirer la neige se trouvant au-dessus des chenilles arrière et compacter la neige derrière les chenilles. Utiliser une pelle pour enlever la neige.





Si votre véhicule muni de systèmes de traction doit être remorqué suite à un enlèvement dans la neige profonde, toujours remorquer dans la direction opposée à celle où vous dirigez. N'essayez pas de remorquer le véhicule dans la direction où vous déplacez lorsque l'enlèvement en neige profonde est survenu.

Remorquage d'un véhicule enlisé



POLARIS ne recommande pas la conduite de ce type de véhicule sur des pentes raides. Consulter le manuel du propriétaire du véhicule pour obtenir les procédures appropriées à la conduite sur des pentes.

AVERTISSEMENT! Effectuer un virage sur un véhicule muni de systèmes lors d'une descente sur une pente raide, crée un stress plus élevé aux mécanismes de direction et des systèmes de traction. Cela peut entraîner des dommages aux composantes et occasionner un accident ou un retournement.

Si une descente sur une pente raide s'avère inévitable, il est recommandé de descendre droit devant. Éviter de faire des virages lors d'une descente sur une pente raide.

UTILISATION Pentes raides

Pratiques pour une utilisation sécuritaire

9. Conduisez toujours à une vitesse adaptée à vos habiletés et aux conditions d'utilisation. Évitez les manœuvres inattendues ou agressives.
10. Utilisez le véhicule hors route seulement. Ne conduisez jamais le véhicule sur une voie pavée ou sur la voie publique; routes ou autoroutes, y compris chemins de terre ou de gravier.
11. Déplacez-vous lentement et avec une prudence accrue lorsque vous conduisez sur un terrain inconnu. Les obstacles ne sont pas toujours visibles.
12. Lorsque vous circulez en neige profonde, évitez de faire patiner les chenilles inutilement sur elles-mêmes, le véhicule pourrait s'enliser. En puissance, les chenilles continueront de tourner dans la neige profonde même si le véhicule ne bouge pas.
13. Lorsque vous circulez en neige, prévoyez une plus grande distance de freinage. Appliquez occasionnellement les freins en conduisant pour empêcher l'accumulation de glace aux composantes du système de freinage.
14. Ne conduisez jamais sur un plan d'eau gelé.

UTILISATION Pratiques pour une utilisation sécuritaire

1. Lire et comprendre le contenu de ce manuel de l'utilisateur et toutes les étiquettes d'avertissement et d'information avant d'utiliser un véhicule muni de systèmes de traction.
2. Lire le manuel du propriétaire du véhicule avant d'utiliser un véhicule muni de chenilles. Respecter tous les avertissements et procédures liés à la sécurité et l'utilisation.
3. Ne jamais dépasser la capacité de charge maximale du véhicule. Lorsque vous calculez l'ajout de poids au véhicule, incluez le poids du conducteur, des passagers, des accessoires, des charges sur les porte-bagages, dans la boîte cargo et sur l'attache-remorque. Vous devez aussi inclure le poids supplémentaire résultant du retrait des roues et de l'ajout des systèmes de traction. Le poids combiné de ces items ne doit pas dépasser la capacité de charge maximale.
4. Lorsque la charge du cargo est de 220 lbs. (100 kg) ou plus, toujours réduire la vitesse de manière significative et opérer en terrain accidenté avec une prudence accrue.
5. Opérez en mode 4X4 lorsque vous utilisez un véhicule muni de systèmes de traction. Cela réduit grandement le risque de déraillement.
6. Le véhicule se comporte différemment lorsqu'il est muni de systèmes de traction. Choisissez un endroit avec de l'espace qui vous permettra de vous familiariser avec le fonctionnement et le comportement du véhicule. Conduisez lentement au début. En terrain plat, pratiquez les départs, les arrêts, les virages et autres manoeuvres en utilisant l'accélérateur et les freins. Pratiquez aussi la conduite en marche arrière. Apprenez le comportement du véhicule à basse vitesse lors de virages à gauche et à droite.
7. Les systèmes de traction sont conçus pour réduire la pression au sol et augmenter la traction du véhicule. Pour une meilleure traction, conduisez à basse vitesse. La traction diminue à vitesse élevée.
8. Les systèmes de traction en mouvement peuvent propulser des objets. Conduisez lentement lorsque vous passez près de spectateurs et lorsque vous vous déplacez en groupe avec d'autres véhicules. Avertissez les autres membres du groupe du risque potentiel de projection d'objets en provenance d'un véhicule muni de systèmes de traction.

▲ AVERTISSEMENT

L'usage incorrect d'un véhicule équipé d'un système de traction peut provoquer des collisions, pertes de contrôle, accidents ou retournements, et peut entraîner des blessures graves ou la mort. Tous les utilisateurs doivent lire et comprendre ce manuel de l'utilisateur. Toujours consulter les autorités locales de l'endroit où vous prévoyez utiliser votre véhicule afin de prendre connaissance des lois et restrictions liées à l'utilisation d'un véhicule équipé d'un système de traction.

Des blessures graves peuvent survenir si les mains, les pieds ou les vêtements se coincent dans une chenille en mouvement. Se tenir loin de toute chenille en mouvement.

Inspection avant l'utilisation

AVERTISSEMENT! Utiliser le véhicule avec une chenille endommagée augmente la possibilité du bris de la chenille, ce qui peut entraîner une perte de contrôle causant des blessures graves ou la mort. Toujours vérifier si la chenille n'est pas endommagée avant d'utiliser le véhicule.

1. Vérifier que la chenille ou tout autre composant du système de traction n'est pas usée ou endommagée. Ne jamais utiliser un véhicule avec une chenille endommagée.
2. Vérifier que les roues et pièces mobiles ne sont pas recouvertes de boue, neige, glace ou débris en excès. S'assurer que le système fonctionne librement et que les composantes ne sont pas bloquées par ces éléments.



3. Dégager toute accumulation de neige, boue ou débris pouvant gêner ou bloquer le bon fonctionnement du système de refroidissement, la direction, la prise d'air ou l'échappement du véhicule.
4. Après l'installation initiale et, par la suite, à chaque réinstallation subséquente des chenilles, toujours ajuster l'angle d'attaque, la tension des chenilles et l'alignement du système suite à la première utilisation du véhicule. Voir les pages 18-25.

Préparation à la survie / Usage en terrain isolé

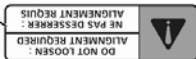
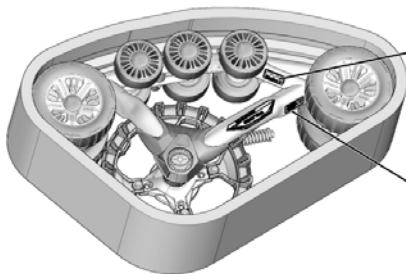
Lors d'excursions hors piste en terrain isolé, assurez-vous d'avoir en votre possession l'équipement de survie approprié aux conditions rencontrées. Un tel équipement peut inclure, sans être exhaustif : une pelle, une trousse de premiers soins, des vêtements de rechange, un sac de couchage, une torche électrique, de la nourriture et de l'eau, un miroir pour faire des signaux, de quoi faire un feu et une radio bidirectionnelle ou un téléphone cellulaire. Si possible, aussi, des pièces de rechange nécessaires aux réparations d'urgence.

SÉCURITÉ

Étiquettes de sécurité / information

Des étiquettes d'avertissement ont été apposées sur le système de traction pour la protection de l'utilisateur. En cas de différence entre l'une des étiquettes inscrites sur les étiquettes. En cas de différence entre l'une des étiquettes illustrées dans ce manuel et celles apposées sur le système de traction, toujours suivre les directives sur les étiquettes apposées aux systèmes de traction.

Ne pas retirer les étiquettes d'avertissement du système de traction. Si un autocollant devient illisible ou se décolle, communiquer avec votre concessionnaire POLARIS pour en acheter un de remplacement.



ÉTIQUETTE D'AVERTISSEMENT GÉNÉRAL

MANUAL DE L'UTILISATEUR - Chaque utilisateur doit lire ce manuel de l'utilisateur. Il doit comprendre tous les avertissements de sécurité, les précautions et les procédures d'utilisation avant d'utiliser un véhicule POLARIS équipé d'un système de traction PROSPECTOR PRO. Conserver ce manuel avec le véhicule. Si le système de traction est vendu ou transféré à un nouvel utilisateur, le manuel de l'utilisateur doit aussi être transféré au nouvel utilisateur.

PIÈCES MOBILES - Les pièces mobiles peuvent écraser et couper. Tenir les mains ou toute autre partie du corps loin des pièces mobiles. Couper le moteur avant de faire l'entretien du système de traction.



MANUEL TECHNIQUE - Lire et comprendre le manuel technique avant de faire l'entretien. Suivre les instructions contenues dans la section Maintenance du manuel de l'utilisateur.

Étiquette d'avertissement – Boulon du tensionneur

NE PAS desserrer en aucun cas le boulon d'assemblage du tensionneur. NE PAS desserrer ce boulon 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.



DO NOT LOOSEN:
ALIGNMENT REQUIRED

NE PAS DESSERRER:
ALIGNEMENT REQUIS

INTRODUCTION

⚠ AVERTISSEMENT

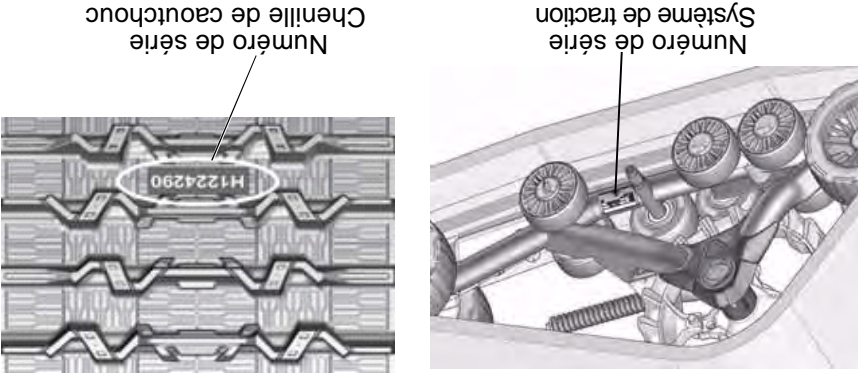
Le non-respect des avertissements ou des précautions de sécurité contenus dans ce manuel peut entraîner des blessures graves ou la mort. Si les précautions nécessaires ne sont pas prises, une collision ou un retournement peut se produire soudainement, même au cours des manœuvres les plus élémentaires, telles que la prise de virage ou la conduite sur pentes ou obstacles.

- Toujours lire le manuel de l'utilisateur et les directives d'installation du système de traction PROSPECTOR PRO spécifiques à votre modèle de véhicule avant d'assembler, installer ou utiliser le système de traction.

- Chaque utilisateur doit lire ce manuel de l'utilisateur. Il doit comprendre tous les avertissements de sécurité, les précautions et les procédures d'utilisation avant d'utiliser un véhicule POLARIS équipé d'un système de traction. Conserver ce manuel avec le véhicule. Si le système de traction est vendu ou transféré à un nouvel utilisateur, le manuel de l'utilisateur doit aussi être transféré au nouvel utilisateur.

- Respecter toujours les procédures d'inspection et d'entretien décrites dans ce manuel ainsi que dans les Directives d'installation des systèmes de traction.

Numéros de série des systèmes de traction



Inscrire les nos. de série du système de traction PROSPECTOR PRO ci-dessous:

No. de série du système de traction :

No. de série des chenilles de caoutchouc :

INTRODUCTION

Les mots et les symboles de signalisation ci-dessous apparaissent dans ce manuel et sur des autocollants relatifs à la sécurité apposés sur le produit. Ces mots et symboles identifient des textes liés à votre sécurité. Se familiariser avec leur signification avant de lire le manuel.



Le symbole d'alerte de sécurité indique un risque potentiel de blessures corporelles.

DANGER

Le terme **DANGER** indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, causera la mort ou des blessures graves.

AVERTISSEMENT

Le terme **AVERTISSEMENT** indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut causer des blessures graves ou la mort.

ATTENTION

Le terme **ATTENTION** indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut causer des blessures mineures ou modérées.

AVIS

Le terme **AVIS** indique une situation pouvant causer des dommages à la propriété.



Le symbole d'interdiction relatif à la sécurité indique une action à ne PAS entreprendre afin d'éviter un risque.



Le symbole d'action obligatoire indique une action qui **DOIT** être posée pour éviter un risque.

TABLE DES MATIÈRES

4	Introduction
6	Sécurité
7	Utilisation
15	Installation, démontage, réinstallation
18	Ajustements
26	Installation d'une chenille
27	Rodage des systèmes de traction
28	Maintenance
40	Dépannage
41	Déclaration « CE » de conformité
43	Ensemble de pièces



PROSPECTOR PRO®

**Manuel de l'utilisateur
Système de traction pour VCC**

AVIS : La couverture de garantie visant le train de transmission et le groupe motopropulseur stipulée au Contrat d'entretien prolongé POLARIS (si acheté), est annulée par l'installation d'un système de traction.

POLARIS® et PROSPECTOR PRO® sont des marques déposées de POLARIS

Industries Inc.

LOCTTE® est une marque déposée de Henkel Corporation.

Copyright 2015 POLARIS Sales Inc. Les renseignements contenus dans cette

publication, au moment de sa parution, reflètent les plus récentes données sur le produit. Du fait que nous apportons constamment des améliorations à la conception et à la qualité des composantes de série, il peut y avoir de légères différences entre les caractéristiques du véhicule réel et les renseignements présentés dans cette publication. Les représentations et/ou procédures contenues dans cette publication n'ont qu'une valeur indicative. Nous ne pouvons accepter aucune responsabilité en cas d'omission ou d'inexactitude. Toute réimpression ou réutilisation des représentations et/ou procédures contenues dans la publication, en entier ou en partie, est expressément interdite.

Les instructions originales pour ce produit sont en anglais. Les autres langues sont fournies en tant que traductions des instructions originales.

Imprimé au Canada

POLARIS PROSPECTOR PRO Manuel de l'utilisateur -- Système de traction pour VCC

9925638

MANUEL DE L'UTILISATEUR 2016

PROSPECTOR PRO

SYSTEME DE CHENILLES POUR VCC

ENGINEERED PARTS
ACCESSORIES & APPAREL

POLARIS

