

2021



Pour l'entretien et la sécurité

MANUEL D'UTILISATION

**RMK KHAOS
PRO RMK
SKS**

POLARIS
Pensez plein air



AVERTISSEMENT

Veuillez lire, comprendre et suivre toutes les directives et les consignes de sécurité dans le présent manuel et sur toutes les étiquettes de produit.

Le non-respect des consignes de sécurité peut entraîner des blessures graves ou la mort.



AVERTISSEMENT

L'utilisation, la réparation et l'entretien d'un véhicule à passager ou d'un véhicule hors route peuvent vous exposer à des produits chimiques incluant des gaz d'échappement, du monoxyde de carbone, des phtalates et du plomb qui sont reconnus par l'État de la Californie comme étant susceptibles de causer le cancer ou des anomalies congénitales ou de nuire au système reproducteur. Pour minimiser l'exposition, évitez de respirer des gaz d'échappement, ne faites pas tourner le moteur au ralenti, sauf si nécessaire, effectuez l'entretien de votre véhicule dans un endroit bien aéré et portez des gants ou lavez vos mains fréquemment pendant l'entretien de votre véhicule.

Pour en savoir plus, allez à www.P65Warnings.ca.gov/passenger-vehicle.



***Pour des vidéos et plus d'informations
sur une expérience de conduite
sécuritaire avec votre véhicule Polaris,
veuillez balayer ce code QR Code®
avec votre téléphone intelligent.***



Manuel d'utilisation 2021

600 PRO-RMK 155

850 PRO-RMK 155

850 PRO-RMK 163

850 PRO-RMK 165

850 PRO-RMK 174

850 SKS 155

850 RMK KHAOS 155

850 RMK KHAOS 163

850 RMK KHAOS 165

À moins d'indications contraires, les marques de commerce sont la propriété de Polaris® Industries Inc.

Recreational Off-Highway Vehicle Association® est une marque déposée de Recreational Off-Highway Vehicle Association.

Loctite® est une marque déposée de Henkel AG & Co.

NGK® est une marque déposée de NGK Spark Plug Co., Ltd.

BatteryMINDER® est une marque déposée de VDC Electronics Inc.

QR Codes® est une marque déposée de DENSO WAVE Inc.

ORTOVOX® est une marque déposée de Ortovox Sportartikel GmbH.

Droit d'auteur 2020 Polaris Industries Inc. Tous les renseignements contenus dans cette publication, au moment de sa parution, sont fondés sur les données les plus récentes concernant le produit. En raison des améliorations constantes apportées à la conception et à la qualité des composants de production, il peut y avoir certaines divergences mineures entre le véhicule réel et l'information présentée dans ce document. Les représentations 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 ou procédures contenues dans la publication, en entier ou en partie, est expressément interdite.

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

Imprimé au Canada

9931274-fr_ca



Merci d'avoir choisi un véhicule POLARIS et bienvenue au sein de notre famille mondiale de propriétaires des produits POLARIS. Assurez-vous de visiter notre site www.polaris.com pour en savoir plus sur les dernières nouvelles, les lancements de nouveaux produits, les événements à venir, les opportunités professionnelles et bien plus.

Chez POLARIS, nous sommes fiers de produire une gamme exceptionnelle de produits utilitaires et récréatifs. Nous sommes convaincus que POLARIS représente la norme d'excellence en ce qui concerne les véhicules utilitaires et récréatifs actuellement fabriqués dans le monde. De nombreuses années d'expérience dans les domaines de l'ingénierie, de la conception et du développement nous ont permis de vous offrir aujourd'hui le meilleur véhicule POLARIS que nous ayons jamais construit.

Le respect des instructions et des recommandations contenues dans ce manuel d'utilisation permettra à l'utilisateur de profiter de son véhicule en toute sécurité. Ce manuel contient des instructions pour les entretiens mineurs, mais les informations relatives aux réparations importantes sont indiquées dans le manuel d'entretien POLARIS. Ces réparations peuvent être effectuées par un technicien détenant l'accréditation de maître-concessionnaire en service technique (MSD).

Un concessionnaire POLARIS possède une connaissance optimale de votre véhicule et souhaite votre entière satisfaction. L'établissement concessionnaire POLARIS peut effectuer tous les entretiens pendant et après la période de garantie.

Pour obtenir la plus récente mise à jour du manuel d'utilisation, allez à <https://www.polaris.com/en-us/owners-manuals>.

SYMBOLES DE SÉCURITÉ/MOTS DE SIGNALISATION

Les symboles et les mots de signalisation ci-dessous apparaissent dans l'ensemble de ce manuel et sur votre véhicule. Ces mots et symboles identifient des textes relatifs à la sécurité. Familiarisez-vous avec leur signification avant de lire le manuel.



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



Le mot AVERTISSEMENT indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, POURRAIT entraîner des blessures graves ou la mort.



Le mot ATTENTION indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, POURRAIT entraîner des blessures mineures ou modérées.



Le mot AVIS fournit des informations clés en clarifiant les instructions.



Le mot IMPORTANT fait référence à des rappels importants durant le démontage, le montage et l'inspection des composants.

L'enseigne d'interdiction indique une action à NE PAS faire pour prévenir un danger.



L'enseigne d'action obligatoire indique une mesure que l'on DOIT prendre pour prévenir un danger.



Introduction	7
Sécurité	11
Caractéristiques	37
Bloc-instruments	49
Un réglage parfait	77
Inspections avant la conduite	93
Fonctionnement	101
Entretien.	117
Spécifications	175
Codes d'anomalie de diagnostic (DTC)	189
Dépannage	225
Garantie	235
Registre d'entretien	245

INTRODUCTION

REMARQUES IMPORTANTES À L'ATTENTION DES PROPRIÉTAIRES ET DES MOTONEIGISTES

Après avoir lu le présent manuel, rangez-le dans la motoneige afin de pouvoir le consulter au besoin. Il doit être remis avec la motoneige lorsqu'elle est vendue.

Certaines illustrations et photos utilisées dans le présent manuel sont de nature générale. Votre modèle peut présenter des différences par rapport à ces illustrations.

Veillez suivre le programme d'entretien proposé dans le présent manuel. Un entretien préventif vous donne l'assurance que les composants d'importance vitale de votre motoneige sont inspectés à des intervalles kilométriques spécifiques. Il peut être confié à votre concessionnaire POLARIS agréé.

Vous et votre concessionnaire devez remplir le formulaire d'enregistrement fourni avec votre motoneige et nous le faire parvenir. Il est nécessaire de remplir ce formulaire pour bénéficier de la garantie.

Protégez et préservez votre droit de conduire une motoneige en devenant membre d'un club de motoneigistes de votre région.

Lorsque vous apprenez à un conducteur inexpérimenté comment conduire une motoneige, déterminez un itinéraire d'entraînement. Assurez-vous que le conducteur sait conduire et maîtriser la motoneige avant de le laisser parcourir une longue distance. Enseignez-lui la courtoisie en motoneige et inscrivez-le à un cours de conduite et de sensibilisation à la sécurité commandité par une organisation provinciale ou locale.

PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

POLARIS s'est engagée à appuyer une campagne de sensibilisation sur l'environnement. Nous incitons les gouvernements des provinces et des états de la ceinture de neige du continent à adopter des programmes de formation rigoureux sur la sécurité qui encouragent également la protection de notre environnement, de la faune et de la flore.

Les clubs de motoneigistes et d'autres organisations travaillent ensemble dans le but de protéger notre environnement. Nous vous invitons à appuyer leurs efforts et de conduire votre motoneige en veillant à la protection et à la préservation de notre environnement.

INTRODUCTION

NIVEAU DE BRUIT

Le bruit est probablement l'aspect de la motoneige le plus médiatisé. La Society of Automotive Engineers (SAE®), l'organisme qui établit les normes de développement des motoneiges, recommande que le bruit produit par les motoneiges respecte des niveaux prescrits.

Les motoneiges POLARIS ont été conçues en conformité avec ces normes de la SAE®. Nos systèmes de silencieux sont conçus pour atténuer le bruit et ne doivent pas être modifiés ou enlevés. Le bruit de votre motoneige peut ennuyer les non-motoneigistes, de sorte qu'il vous incombe de conduire votre motoneige en vous préoccupant d'autrui. Nous contribuons en fabricant des motoneiges plus silencieuses; nous sollicitons votre collaboration afin d'atténuer les répercussions du bruit en conduisant votre motoneige de façon sécuritaire et responsable.

POLLUTION DE L'AIR

Les ingénieurs de POLARIS cherchent continuellement des moyens de réduire les émissions des moteurs à deux temps. Nous croyons que nos efforts contribuent à réduire la pollution de l'air.

En plus de nos recherches technologiques, nous encourageons également les organismes gouvernementaux, les fabricants, les distributeurs, les concessionnaires, les écologistes et autres parties intéressées à travailler ensemble dans le but de compiler des données sur divers aspects environnementaux.

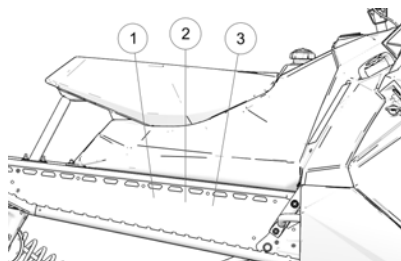
NUMÉROS D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Notez les numéros d'identification de la motoneige et le numéro de clé dans les espaces prévus.

AVIS

Si vous installez un revêtement autocollant du marché secondaire, ne couvrez pas la certification du tunnel, le NIV sur le tunnel ou les étiquettes de certification des émissions avec le revêtement autocollant. Si le revêtement autocollant ne présente pas d'ouvertures pour ces étiquettes, retirez la partie du revêtement où les étiquettes se trouvent.

- ① Étiquette de certification
- ② NIV sur le tunnel
- ③ Étiquette de certification des émissions

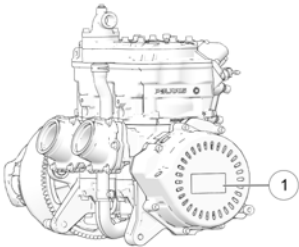
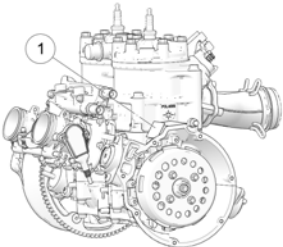


NUMÉRO DE MODÈLE DU VÉHICULE :	
NIV SUR LE TUNNEL (CÔTÉ DROIT DU TUNNEL) :	
NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR (SUR LE BOÎTIER DU LANCEUR À RAPPEL) :	
NUMÉRO DE CLÉ :	

INTRODUCTION

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR

Le numéro de série du moteur ① se trouve sur l'étiquette d'identification sur le couvercle du lanceur du moteur.

	
Modèles 600	Modèles 850

IDENTIFICATION DE LA CLÉ

Les clés de contact possèdent un numéro d'identification. Retirez la clé de rechange et rangez-la en lieu sûr. La clé peut être dupliquée uniquement en façonnant une ébauche de clé de POLARIS avec le même numéro d'identification à partir de l'une des clés existantes. Si les deux clés sont perdues, le contacteur d'allumage devra être remplacé.



SÉCURITÉ

SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR

Veillez suivre le programme d'entretien recommandé dans le chapitre sur l'entretien du présent manuel afin de vous assurer que tous les composants d'importance vitale de votre motoneige sont soigneusement inspectés par votre concessionnaire à des intervalles de kilométrage spécifiques. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.



AVERTISSEMENT

La conduite d'une motoneige exige toute votre attention. Ne consommez PAS de boissons alcoolisées, de drogues ou de médicaments pendant que vous conduisez un véhicule ou que vous êtes un passager. Ces substances réduisent la vivacité d'esprit et ralentissent les réflexes.

Les motoneiges peuvent atteindre des vitesses élevées. Il faut faire preuve de prudence pour la sécurité du conducteur. Assurez-vous, en tout temps, que votre motoneige est en excellent état. Il faut toujours effectuer une inspection des composants importants et vitaux sur le plan de la sécurité avant chaque randonnée.

Toutes les motoneiges POLARIS sont conçues et testées pour permettre une randonnée sécuritaire lorsqu'elles sont utilisées de la façon indiquée. Toute modification, en particulier celles visant à augmenter la vitesse ou la puissance, peut entraîner la défaillance des composants critiques du véhicule. **NE MODIFIEZ PAS VOTRE VÉHICULE.** La motoneige peut devenir instable au plan aérodynamique lorsque la vitesse atteinte est supérieure à celle pour laquelle elle a été conçue. Une vitesse excessive peut causer la perte de contrôle. Certaines modifications peuvent également présenter des risques pour la sécurité et occasionner des blessures.

La garantie de votre motoneige est annulée si une pièce quelconque d'équipement a été installée ou si une quelconque modification a été effectuée dans le but d'accroître la vitesse ou la puissance de la motoneige.

RESTEZ À L'ÉCART DE LA CHENILLE

Votre motoneige est entraînée par une chenille rotative qui doit être partiellement exposée pour fonctionner adéquatement. Ne montez pas sur le garde-neige en plastique.

SÉCURITÉ

AVERTISSEMENT

Vous pourriez vous infliger des blessures graves si vos mains, vos pieds ou vos vêtements se coincent dans la chenille. Soyez vigilant lorsque vous conduisez et demeurez correctement assis afin de ne pas vous approcher de la chenille. Ne soulevez jamais la motoneige ou ne vous tenez pas à l'arrière pendant que vous réchauffez la chenille. Une chenille lâche ou la projection de débris pourrait entraîner des blessures graves ou la mort. Nous vous recommandons de confier à votre concessionnaire toutes les réparations et l'alignement de la chenille.

RESTEZ À L'ÉCART DU MOTEUR

N'effectuez jamais de réglages pendant que le moteur est en marche. Coupez le contact, ouvrez les panneaux latéraux ou le capot, effectuez le réglage, remettez en place les écrans et dispositifs de protection, refermez les panneaux latéraux et le capot et redémarrez ensuite le moteur pour vérifier son bon fonctionnement.

AVERTISSEMENT

Les pièces mobiles d'un moteur peuvent causer des blessures graves si elles entrent en contact avec vos doigts ou vos vêtements. Arrêtez toujours le moteur avant d'effectuer des réglages.

POSITION DE CONDUITE

La conduite d'une motoneige exige de l'habileté et de l'équilibre. Les positions de conduite peuvent varier en fonction de l'expérience et des caractéristiques offertes sur certaines motoneiges, mais dans la plupart des conditions, la plus appropriée est la position assise, les pieds sur les marchepieds et les deux mains sur le guidon pour commander adéquatement l'accélérateur, le frein et la direction.

AVERTISSEMENT

Une position de conduite incorrecte peut atténuer la maniabilité, ce qui pourrait causer des blessures graves ou la mort. Adoptez toujours une position de conduite qui vous permet de bien maîtriser votre véhicule.

NOMBRE DE PLACES

Cette motoneige est conçue pour un conducteur seulement. Ne transportez jamais de passagers sur cette motoneige.

VÊTEMENTS DE CONDUITE

CASQUE

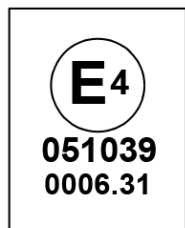
Porter un casque peut éviter des blessures graves à la tête. Lors de la conduite de ce véhicule POLARIS, portez toujours un casque qui satisfait ou excède les normes de sécurité établies. Attachez la boucle et serrez fermement chaque sangle en tirant pour faire en sorte que le casque soit correctement fixé sur la tête.

Les parents doivent vérifier que les jeunes conducteurs portent un casque qui leur convient, et dans le cas contraire, ils doivent leur procurer la bonne taille avant de les autoriser à conduire.

Les casques homologués au Canada et aux États-Unis portent une étiquette du Département du Transport des États-Unis (DOT).



Les casques homologués en Europe, en Asie et en Océanie portent l'étiquette ECE 22.05. L'emblème ECE consiste en un cercle entourant la lettre E, suivi du chiffre identifiant le pays qui a approuvé le produit. Le numéro d'approbation et le numéro de série figureront aussi sur l'étiquette.



PROTECTION OCULAIRE

Ne comptez pas sur des lunettes de vue ou des lunettes de soleil pour la protection oculaire. Lors de la conduite d'un véhicule POLARIS, portez toujours des lunettes protectrices incassables ou un casque avec un écran facial incassable. POLARIS recommande d'utiliser l'équipement de protection individuelle qui porte des marquages comme VESC 8, V-8, Z87.1 ou CE. Assurez-vous que la protection oculaire est toujours propre.

VÊTEMENTS

AVERTISSEMENT

Évitez de porter des vêtements amples ou des foulards longs, puisqu'ils peuvent facilement s'emmêler dans des pièces mobiles et causer des blessures graves. Portez toujours un casque homologué et un dispositif de protection oculaire.

Soyez bien préparé et portez des vêtements chauds et confortables. Renseignez-vous sur les prévisions météorologiques, particulièrement sur le facteur de refroidissement éolien, et habillez-vous en conséquence. Consultez la page 30.



PRÉPARATION DE SURVIE

Pour votre sécurité, voyagez toujours avec un groupe de motoneigistes. Informez toujours quelqu'un de l'endroit où vous allez et de la durée de votre absence. Si vous ne pouvez pas vous déplacer en groupe et que vous devez circuler dans des zones éloignées, transportez toujours avec vous du matériel de survie approprié aux conditions que vous risquez de rencontrer. Cet équipement peut comprendre, mais non de façon limitative : des vêtements supplémentaires, un sac de couchage, une lampe de poche, de la nourriture et de l'eau, un miroir de signalisation, du matériel pour faire un feu, et un émetteur-récepteur ou un téléphone cellulaire.

Transportez en tout temps le manuel d'utilisation dans votre motoneige. Pour une protection accrue, transportez aussi dans votre motoneige les articles suivants :

- Courroie d'entraînement de rechange
- Jeu supplémentaire de bougies
- Câble de remorquage
- Huile supplémentaire
- Antigel pour conduite de carburant
- Trousse de survie en hiver
- Carte des pistes
- Trousse de premiers soins
- Trousse à outils

VITESSE EXCESSIVE



AVERTISSEMENT

La conduite à grande vitesse, spécialement la nuit, pourrait entraîner des blessures graves ou la mort. La nuit ou en cas d'intempéries, réduisez toujours la vitesse.

Observez toujours toutes les lois locales et provinciales régissant le motoneigisme ainsi que les vitesses permises. Soyez toujours vigilant et surveillez attentivement la piste devant vous. Si vous roulez à 64 km/h (40 mi/h), votre motoneige parcourt environ 18 m (60 pi) par seconde. Si vous regardez derrière vous pendant deux secondes seulement, votre motoneige aura parcouru environ 36 m (120 pi). Si vous roulez à 96 km/h (60 mi/h), votre motoneige aura parcouru environ 55 m (180 pi) en deux secondes.

Faites très attention lorsque vous voyagez la nuit. Assurez-vous que le phare et le feu arrière fonctionnent correctement et ne tentez pas de dépasser l'éclairage produit par votre faisceau de phare. Soyez certain de toujours pouvoir arrêter votre motoneige sur la distance éclairée par votre faisceau de phare.

SENSIBILISATION DU CONDUCTEUR

Ralentissez lorsque vous circulez à proximité de mâts, de poteaux ou d'autres obstacles. Soyez particulièrement vigilant si vous devez vous déplacer en motoneige après la tombée de la nuit. Surveillez toujours la présence de clôtures en fils de fer. Les fils simples sont particulièrement dangereux, puisque la distance entre les poteaux peut être grande. Les haubans des poteaux d'électricité sont aussi difficiles à distinguer.

Avant de traverser une voie ferrée, une chaussée ou une autoroute, assurez-vous que la voie est libre. Le bruit de votre motoneige masque celui des véhicules qui s'approchent de vous. Avant de tourner ou de traverser une voie ferrée ou une autoroute, regardez toujours devant vous, à l'arrière et sur les côtés. De plus, les talus escarpés peuvent également vous cacher la vue. Conduisez toujours de manière à pouvoir vous sortir d'une mauvaise situation en cas d'urgence.



SÉCURITÉ

Les variations de profondeur de la neige ou des courants d'eau peuvent avoir pour effet de produire une glace d'une épaisseur inégale. Vous pouvez vous noyer si la glace cède sous votre poids et celui de la motoneige. Ne circulez jamais sur des plans d'eau gelée à moins d'avoir vérifié d'abord si la glace est suffisamment épaisse pour supporter le poids et la force motrice de la motoneige, votre poids, votre charge et celui des autres véhicules de votre groupe. Vérifiez toujours auprès des autorités et résidents locaux si l'état et l'épaisseur de la glace sont appropriés tout au long de votre trajet. Les conducteurs de motoneige assument tous les risques associés à l'état de la glace sur les plans d'eau gelée.

Lorsque vous apprenez à un conducteur inexpérimenté comment conduire une motoneige, déterminez un itinéraire d'entraînement. Assurez-vous que le conducteur sait conduire et maîtriser la motoneige avant de le laisser parcourir une longue distance. Enseignez-lui la courtoisie en motoneige et inscrivez-le à un cours de conduite et de sensibilisation à la sécurité.

CONDUCTEURS AVEC HANDICAP

Pour conduire ce véhicule en toute sécurité, le conducteur doit avoir un bon jugement et de bonnes habiletés physiques. Les conducteurs présentant un handicap physique ou intellectuel ont un risque accru de perte de contrôle, ce qui peut entraîner des blessures graves ou la mort.

CONDUITE EN TERRAINS MONTAGNEUX

La conduite en terrains montagneux peut, même pour des conducteurs expérimentés, présenter des conditions et des situations pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Veuillez réviser toute l'information concernant la conduite en terrains montagneux qui se trouve sur les pages suivantes dans ce manuel.



AVERTISSEMENT

Une avalanche peut se produire en tout temps, dans n'importe quelles conditions et sur tous les types de pentes.

L'information sur les avalanches contenue dans ce manuel doit être considérée comme étant de l'information de base et n'a pas pour but de remplacer votre participation à un cours de formation sur la sécurité en cas d'avalanche. Après avoir révisé l'information sur les avalanches contenue dans ce manuel, assurez-vous de participer à un cours de formation sur la sécurité en cas d'avalanche avant de conduire en terrains montagneux. Le cours de formation vous procurera plus d'information et vous donnera l'occasion de faire des essais de conduite et d'utiliser les techniques de recherche et de sauvetage appropriées.

Pour en savoir plus sur l'enseignement, les cours de formation et les liens vers les ressources supplémentaires, visitez :

- www.avalanche.org pour les motoneigistes de l'Amérique du Nord.
- www.avalanche.ca pour les motoneigistes du Canada.
- www.lavinprognoser.se pour les motoneigistes de la Suède.
- www.avalanches.org pour les motoneigistes de l'Europe.

PROCUREZ-VOUS L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS

En plus de transporter une courroie de rechange, des bougies et des outils sur chaque motoneige, chaque personne de votre groupe de randonnée devrait porter les vêtements de conduite appropriés et garder (sur soi) les articles de survie suivants lors de la conduite en terrains montagneux :

- Une balise de sauvetage numérique en cas d'avalanche avec des piles alcalines « neuves »
- Une sonde d'avalanche
- Une pelle portative et une scie à main
- Un sac à dos (sac à dos ABS de préférence)
- Articles de secours, incluant ce qui suit :
 - Petite trousse de premiers soins
 - Paire de gants supplémentaire
 - Paire de chaussettes sèches supplémentaire
 - Câble de remorquage, carte, boussole/système de navigation
 - Briquet ou allumettes étanches
 - Miroir à signaux et sifflet
 - Eau en bouteille
 - Collations à haute teneur en calories
 - Couverture de secours compacte



SACHEZ COMMENT UTILISER VOTRE ÉQUIPEMENT DE SECOURS

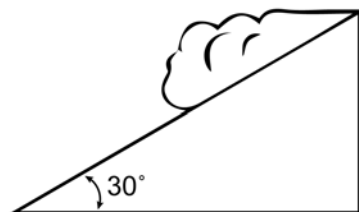
En suivant les recommandations relatives à l'équipement de secours et aux vêtements, vous augmenterez vos chances de survie en cas d'avalanche ou de détresse dans l'arrière-pays. Toutefois, sachez que même des motoneigistes, des randonneurs et des skieurs expérimentés ou bien équipés périssent dans les avalanches ou meurent d'hypothermie. L'usage d'une balise ou d'une sonde pour la première fois durant une opération de recherche lors d'une avalanche ou le fait de ne pas savoir comment déployer votre sac à dos ABS pendant une chute devrait être INACCEPTABLE de votre part et de la part de tous les membres de votre groupe de randonnée. Il est crucial pour vous *et tous les membres de votre groupe de randonnée* de savoir comment utiliser l'équipement de secours.

Même si vous savez probablement comment utiliser votre équipement, vous pourriez devoir dépendre de votre groupe de randonnée pour vous repérer en cas d'avalanche. Assurez-vous qu'ils savent comment utiliser leur équipement.

- Portez plusieurs épaisseurs de vêtements. Les nombreuses épaisseurs de vêtements procurent la meilleure protection contre le froid et le vent. Vous pouvez retirer des épaisseurs mais, si vous n'en aviez pas assez mis, vous ne pourrez pas en ajouter plus tard. Évitez les vêtements en coton puisqu'ils gèleront s'ils sont mouillés.
- Portez un équipement de grande visibilité.
- Essayez tout l'équipement pour vous assurer qu'il est bien ajusté et qu'il ne nuit pas à votre conduite. Placez tous les articles de survie dans votre sac à dos et portez votre sac à dos en tout temps. Les articles non essentiels peuvent être gardés sur la motoneige dans un sac accessoire.
- Veuillez lire et respecter les directives d'utilisation et d'entretien du fabricant pour tout l'équipement. Si vous avez des questions concernant le fonctionnement de votre équipement, communiquez avec le fabricant pour obtenir plus de renseignements.
- Entraînez-vous avec votre groupe de randonnée à utiliser vos balises, pelles et sondes dans des conditions réelles tout en portant tout votre équipement. Demandez à quelqu'un de cacher une balise « émettrice » active en la lançant (et non en la déposant) dans un banc de neige et chronométrez le temps de recherche de votre groupe.
- Faites un essai de déploiement de votre équipement. Si vous possédez un sac à dos ABS, vérifiez les directives relatives à l'essai de déploiement du fabricant et les spécifications de remplacement du poids bouteille. La plupart des fabricants de sacs à dos ABS recommandent de faire l'essai du sac une fois par année pour vérifier son fonctionnement et se familiariser avec le sac et son temps de déploiement.
- Assurez-vous que votre sonde et votre pelle sont en bon état et que vous savez comment les assembler.

ÉVALUEZ LES RISQUES

Les pentes d'une inclinaison de plus de 30° sont plus sujettes aux avalanches, mais toutes les pentes présentent un risque d'avalanche, même les petites pentes avec des arbres. Les pentes à faible inclinaison présentent aussi un risque d'avalanche s'il y a des pentes plus raides situées plus haut.



AVIS

Le graphique d'une pente d'une inclinaison de 30° est présenté à des fins d'illustration seulement. Le risque d'une avalanche est toujours présent en terrains montagneux, peu importe l'inclinaison de la pente.

Repérez toujours les signes d'avertissement de neige instable suivants. Si vous voyez ou entendez l'un des signes suivants, la conduite sur ou sous les pentes est dangereuse et devrait être évitée :

- Avalanches récentes
- Son « whoumf » sous un manteau neigeux
- Fissures à la surface d'un manteau neigeux
- Importante chute de neige récente
- Poudrierie
- Pluie
- Réchauffement rapide

METTEZ-VOUS À L'ABRI DU DANGER

- Avant de partir en randonnée, dites toujours à une personne responsable (c.-à-d. à l'hôtel ou à la station-service) à quel endroit votre groupe se dirige.
- Ne conduisez jamais seul. Voyagez toujours avec un petit groupe gérable. Il sera plus difficile de repérer les motoneigistes et de trouver les personnes manquantes avec un grand groupe.
- Avancez « un à la fois ». Seulement une motoneige à la fois doit croiser, monter ou escalader une pente. Les autres motoneigistes doivent surveiller à partir d'une distance sécuritaire jusqu'à ce que le motoneigiste précédent ait franchi la pente.
- Ne stationnez jamais au bas d'une pente, d'un ravin ou d'une vallée. Lors d'un arrêt pour prendre une pause ou regarder les autres motoneigistes, stationnez sur les côtés de la pente et assurez-vous que le devant de votre motoneige n'est pas dirigé vers la pente.

SACHEZ COMMENT UTILISER VOTRE MOTONEIGE DE MONTAGNE

Les renseignements suivants concernent les motoneiges de neige profonde et de montagne. Ce type de motoneige est plus long et plus étroit et possède un centre de gravité plus élevé comparativement aux motoneiges de piste habituelles. Ces caractéristiques rendent l'expérience de conduite dans l'arrière-pays plus sécuritaire et agréable.

La motoneige de montagne est moins rapide, possède un rayon de braquage plus grand et se renversera plus facilement qu'une motoneige de piste. Les skis sont conçus pour flotter et procurer plus d'élévation que les skis de piste. La chenille possède des palettes qui dament et repoussent la neige au lieu de pénétrer et de mordre dans le manteau neigeux.

Puisque les motoneiges de montagne POLARIS possèdent des palettes de chenille hautes, les glissières et fourreaux de la suspension arrière se retrouveront au-dessus du manteau neigeux sur une piste damée. ****Vous devez toujours déployer les grattoirs à glace et limiter la conduite à haute vitesse lors de la randonnée sur sentier.**** Ne vous fiez pas à l'indicateur de température du moteur pour déterminer à quel moment vous devez déployer les grattoirs de glissière. Les fourreaux de glissière et la chenille peuvent surchauffer bien avant que la température du moteur n'indique le besoin de refroidissement.

Entraînez-vous toujours à conduire votre motoneige de montagne dans un endroit sécuritaire, ouvert et plat avant d'effectuer votre première randonnée en terrains montagneux. Ceci est particulièrement important pour les motoneigistes qui circulent sur des terrains de basse élévation et qui ne sont pas habitués à manœuvrer une motoneige conçue pour la neige profonde.

Ne conduisez pas en terrains montagneux avant d'être capable de conduire et de contrôler aisément votre motoneige dans la neige profonde.

- Pratiquez-vous à tourner, à vous pencher et à freiner sur les pistes et hors des pistes. Lorsque vous êtes à l'aise d'effectuer ces manœuvres, pratiquez des exercices plus avancés dans la neige profonde sur un terrain plat.
- Apprenez des techniques pour les motoneigistes plus expérimentés.
- Entraînez-vous à placer vos pieds à différents endroits sur les marchepieds pour trouver votre point d'équilibre tout en effectuant des virages et d'autres manœuvres.

- Entraînez-vous à traverser dans la neige profonde puisque vous devrez souvent vous pencher tout en tournant les skis légèrement dans le sens opposé pour aller dans une direction désirée.
- Entraînez-vous à contrôler la commande d'accélérateur correctement afin de maintenir l'élan de votre véhicule et une vitesse de piste adéquate dans la neige profonde. Tout le monde reste coincé à un moment donné. Si vous savez que votre motoneige est sur le point de rester coincée, essayez de tourner vers le bas de la pente autant que vous pouvez avant que la motoneige s'immobilise.

RENSEIGNEZ-VOUS SUR LES PRÉVISIONS

Préparez un trajet en tenant compte des plus récentes prévisions concernant les avalanches et la météo. Il est important de se rappeler que les conditions météorologiques de la nuit précédente peuvent avoir rendu le sol dangereux alors qu'il était considéré comme étant sécuritaire le jour d'avant.

Suivez les liens sur la page ci-dessous pour obtenir les plus récents rapports d'avalanche et les conditions pour votre région.

- www.avalanche.org pour les motoneigistes de l'Amérique du Nord.
- www.avalanche.ca pour les motoneigistes du Canada.
- www.lavinprognoser.se pour les motoneigistes de la Suède.
- www.avalanches.org pour les motoneigistes de l'Europe.

SUIVEZ UNE FORMATION SUR LA SÉCURITÉ EN CAS D'AVALANCHE

POLARIS recommande à vous et à tous les membres de votre groupe de randonnée de participer à un cours de sensibilisation à la sécurité en cas d'avalanche. Visitez la section éducative depuis le site Web sur les avalanches de votre région.

SENSIBILISATION AUX AVALANCHES

Les avalanches sont une question de synchronisation. Une pente raide peut être sécuritaire un jour mais dangereuse le lendemain à cause des conditions météorologiques changeantes et du vent.

- Révissez toujours les directives d'utilisation fournie avec votre équipement de secours et respectez les recommandations relatives à l'entretien, aux essais et à l'usage. Vérifiez toujours votre équipement de secours pour vous assurer qu'il fonctionne correctement avant de conduire en terrains montagneux.
- Conservez toujours votre équipement de survie dans votre sac à dos et portez votre sac à dos. Ne gardez pas votre équipement de survie sur la motoneige.
- Vérifiez toujours les conditions d'avalanche dans votre région avant de partir en randonnée. Informez-vous auprès du service de police local, du personnel de l'hôtel, de la station-service et des autres conducteurs des conditions actuelles et de tout avertissement météorologique en vigueur dans la région.
- Lisez et comprenez l'échelle de risque d'avalanche. Portez attention à tous les avertissements d'indice de risque émis pour votre région de randonnée.
- Restez toujours vigilant pendant la conduite en terrains montagneux. Soyez conscient des conditions du manteau neigeux au-dessus de vous lorsque vous conduisez. Les avalanches peuvent se produire en tout temps quoiqu'en disent les rapports des conditions actuelles.

SÉCURITÉ

Échelle publique nord-américaine de risque d'avalanche

Le risque d'avalanche est déterminé par la probabilité, la taille et la répartition des avalanches.

INDICE DE RISQUE		CONSIGNES POUR LES DÉPLACEMENTS	PROBABILITÉ DE DÉCLENCHEMENT	TAILLE ET RÉPARTITION DES AVALANCHES
5 Extrême		Évitez tout terrain avalancheux.	Avalanches naturelles certaines; déclenchements par intervention humaine certains	Avalanches variant de grosses à très grosses dans de nombreux secteurs
4 Élevé		Conditions avalancheuses très dangereuses. Déplacements en terrains avalancheux <u>non</u> recommandés	Avalanches naturelles probables; déclenchements par intervention humaine très probables	Grosses avalanches dans de nombreux secteurs ou très grosses avalanches localisées
3 Considérable		Conditions avalancheuses dangereuses. Évaluez soigneusement le manteau neigeux. Faites preuve d'une grande prudence dans le choix d'itinéraire et la prise de décisions.	Avalanches naturelles possibles; déclenchements par intervention humaine probables	Petites avalanches dans de nombreux secteurs, grosses avalanches localisées ou très grosses avalanches dans des secteurs isolés
2 Modéré		Danger accru sur des reliefs de terrain précis. Évaluez soigneusement le manteau neigeux et le terrain; repérez les reliefs de terrain préoccupants.	Avalanches naturelles improbables; déclenchements par intervention humaine possibles	Petites avalanches localisées ou grosses avalanches dans des secteurs isolés
1 Bas		Conditions avalancheuses généralement sécuritaires. Faites attention à la neige instable sur des reliefs de terrain isolés.	Avalanches naturelles improbables; déclenchements par intervention humaine improbables	Petites avalanches dans des secteurs isolés ou en terrain extrême
Une formation appropriée et une expérience pertinente sont requises pour se déplacer en sécurité dans l'arrière-pays. Vous contrôlez votre propre risque en choisissant où, quand et comment vous vous déplacez.				

ACCUMULATION DE NEIGE ET DE GLACE

AVERTISSEMENT

L'accumulation de neige et de glace peut nuire à la direction de votre motoneige, ce qui pourrait occasionner des blessures graves ou la mort. Évitez toute accumulation de neige ou de glace sous le capot.

Avant de mettre le véhicule en marche, tournez manuellement les skis vers la droite, puis vers la gauche, et assurez-vous que le braquage à gauche et à droite n'est pas entravé par de la neige ou de la glace. Si vous avez de la difficulté à le faire, retirez l'accumulation de neige et de glace qui pourrait obstruer la tringlerie de direction.

CONDUITE SUR SURFACES GLISSANTES

AVERTISSEMENT

Ne tentez jamais de changer brusquement de direction sur une surface glissante. Roulez lentement et redoublez de prudence. La conduite sur la glace ou la neige compactée affecte la maniabilité et la puissance de freinage, ce qui pourrait causer une perte de contrôle et occasionner des blessures graves ou la mort. Ralentissez et redoublez de prudence lorsque vous conduisez sur des surfaces glissantes.

CONDITIONS DE NEIGE INADÉQUATES

Puisque la neige procure la seule lubrification dont la suspension à glissière a besoin et que sur les modèles refroidis par liquide, elle assure également le refroidissement du moteur, il est essentiel de conduire votre motoneige dans une couverture de neige adéquate.

AVIS

Toute conduite dans des conditions différentes pourrait entraîner une usure excessive et des dommages à la glissière, à la chenille ou au moteur.

AVERTISSEMENT

Si la lubrification et le refroidissement sont insuffisants, la glissière et la chenille surchaufferont, ce qui causera une usure, des dommages et une défaillance prématurés, et ce qui pourrait entraîner des blessures graves. Réduisez votre vitesse et circulez fréquemment dans la neige fraîche afin d'assurer une lubrification et un refroidissement adéquats de la glissière et des surfaces de la chenille. Évitez de conduire la motoneige pendant une période prolongée sur la glace, les surfaces de neige compactée ou la chaussée.

FONCTIONNEMENT DANS LA NEIGE PROFONDE

Lorsque la motoneige est prise dans la neige, dégagez les marchepieds et piétinez la neige à l'avant de la motoneige afin que le véhicule puisse se dégager lorsque la commande d'accélérateur est bien ouverte.

DESCENTE DE PENTE

Lorsque vous descendez une pente, déplacez votre poids vers l'arrière de la motoneige et réduisez votre vitesse au minimum. Actionnez la commande d'accélérateur juste assez pour maintenir l'embrayage engagé et permettre que la compression du moteur ralentisse la motoneige et l'empêche de descendre la pente sans contrainte.

AVERTISSEMENT

Lorsque vous descendez de longues pentes, veuillez pomper les freins. Une telle descente sur les freins peut faire surchauffer le système de freinage, ce qui peut entraîner une défaillance des freins. Une sollicitation excessive ou répétitive des freins pour des arrêts à grande vitesse entraîne aussi une surchauffe du système de freinage. Cette situation peut provoquer une perte soudaine de freins ou un incendie, ce qui peut causer des blessures graves ou la mort.

CONDUITE SUR UN TERRAIN MONTAGNEUX



AVERTISSEMENT

La montée de colline ou les déplacements en pente peuvent déséquilibrer et faire basculer la motoneige, causant ainsi des blessures graves ou la mort. Faites preuve de prudence et de jugement lorsque vous conduisez sur un terrain montagneux.

Redoublez de prudence lorsque vous conduisez sur un terrain montagneux. Si vous ne pouvez éviter les déplacements à flanc de pente, penchez-vous vers l'avant pour abaisser votre centre de gravité. Si vous devez circuler à flanc de pente, déplacez votre poids du côté de la motoneige orienté vers le haut de la pente afin de conserver votre équilibre et d'empêcher la motoneige de retourner.

Ralentissez lorsque vous atteignez le sommet de la pente. Soyez vigilant afin d'éviter les obstacles, les dénivellations brusques ou les gens ou les véhicules qui peuvent se trouver de l'autre côté de la colline.

Si vous ne pouvez plus continuer à monter, tournez la motoneige pour redescendre la colline avant qu'elle ne perde son élan. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire, faites tourner la chenille suffisamment pour que la motoneige s'enfonce légèrement et ne redescende pas la pente à reculons. Arrêtez le moteur et engagez le frein de stationnement (le cas échéant). Ne vous placez pas du côté du véhicule orienté vers le bas de la colline. Tirez l'arrière de la motoneige afin que la partie avant et les skis soient orientés vers le bas de la colline. Remontez sur la motoneige, remettez le moteur en marche, désengagez le frein de stationnement, puis descendez prudemment la colline.

SÉCURITÉ

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Ne faites pas fonctionner le moteur sans la courroie d'entraînement.

Toute réparation exigeant le fonctionnement du moteur sans sa courroie peut être confiée à votre concessionnaire.



AVERTISSEMENT

Le fonctionnement du moteur sans la courroie pourrait causer des blessures graves ou des dommages au moteur.

SILENCIEUX D'ADMISSION

Ne faites pas fonctionner le moteur sans le silencieux d'admission ou le filtre.

AVIS

Vous pourriez endommager le moteur si vous enlevez le filtre ou le silencieux d'admission.

EMBRAYAGES

N'essayez pas de réparer les embrayages.

Vous pouvez confier à votre concessionnaire toutes les réparations de l'embrayage. L'embrayage est un mécanisme complexe qui tourne à grande vitesse. Chaque embrayage a été équilibré de façon dynamique avant son installation. Toute intervention peut perturber cet équilibrage de précision et créer de l'instabilité.

DÉMARRAGE PAR TEMPS FROID

Lorsque votre motoneige est stationnée pendant un certain temps, particulièrement la nuit, secouez toujours les skis et la chenille pour enlever la neige et la glace avant de tenter de conduire. Mettez la motoneige en marche en agissant avec suffisamment de vigueur sur l'accélérateur, mais ne dépassez jamais les limites de sécurité.

Sur les motoneiges à deux places, tenez toujours compte du passager.

MANIABILITÉ

Même si la maniabilité du véhicule repose sur la direction et les skis, vous obtenez un contrôle maximum en déplaçant le poids de votre corps. La maniabilité variera en fonction du poids du conducteur ainsi que de la position des pieds sur les marchepieds.

UNE CONDUITE RESPONSABLE

Chaque motoneige présente une maniabilité différente, et même les conditions les plus favorables peuvent devenir dangereuses si le conducteur conduit de façon négligente. Si vous êtes novice en motoneigisme, familiarisez-vous avec la motoneige pour savoir ce qu'elle peut faire et ne pas faire dans différentes conditions. Même les conducteurs expérimentés doivent prendre le temps de s'adapter à la sensation que leur procure leur motoneige avant de tenter des manœuvres audacieuses.

- La façon dont la motoneige négocie les virages, circule en pente, etc., dépend de la position que le conducteur adopte pour maintenir l'équilibre approprié. Commencez toujours par acquérir de l'expérience en débutant sur un parcours de niveau.
- Avant de laisser une autre personne conduire votre motoneige, sachez à quel point elle est expérimentée dans la conduite d'un tel véhicule. Vérifiez si elle a suivi un cours de sensibilisation à la sécurité en motoneige et si elle possède un certificat de motoneigiste. Pour sa protection ainsi que pour la vôtre, assurez-vous qu'elle a suivi un cours de sensibilisation à la sécurité en motoneige. Ce cours peut être utile à tout le monde.
- Ne faites pas de « sauts » en motoneige sur des buttes ou des lames de neige ou des terrains similaires. Ces sauts peuvent vous causer des blessures au dos en raison de la compression des vertèbres, ce qui risque d'arriver quand la motoneige heurte le sol. Le siège et la suspension de votre motoneige ont été conçus pour assurer votre protection dans des conditions normales de conduite. Votre motoneige n'a pas été conçue à cette fin.
- Soyez courtois à l'égard des conducteurs que vous rencontrez en réduisant l'intensité de vos phares et en diminuant votre vitesse.
- Lorsque vous voyagez en groupe, ne suivez pas de trop près la motoneige qui vous précède. Laissez suffisamment de distance entre les motoneiges pour freiner et pour se protéger contre la neige et les débris volants. Laissez encore plus de distance lors de la conduite sur surfaces glissantes, dans l'obscurité ou lorsque la visibilité est réduite. Soyez attentif aux motoneiges qui circulent près de vous. Conduisez prudemment afin d'éviter les accidents.
- Retirez la clé de contact lorsque vous laissez la motoneige sans surveillance.

TABLEAUX DES TEMPÉRATURES/FACTEURS DE REFROIDISSEMENT ÉOLIEN

Les renseignements qui suivent vous aideront à déterminer à quelles températures il devient dangereux de conduire votre motoneige.

TABLEAU DES FACTEURS DE REFROIDISSEMENT ÉOLIEN (°C)

Vitesse du vent en km/h	Température réelle (°C)																	
	5	2	-1	-4	-7	-10	-13	-16	-19	-22	-25	-28	-31	-34	-37	-40	-43	-46
	Température équivalente (°C)																	
Calme	5	2	-1	-4	-7	-10	-13	-16	-19	-22	-25	-28	-31	-34	-37	-40	-43	-46
8	3	0	-4	-7	-11	-14	-18	-22	-25	-29	-32	-36	-39	-43	-46	-50	-53	-57
16	2	-2	-6	-10	-13	-17	-21	-24	-28	-32	-36	-39	-43	-47	-50	-54	-58	-62
24	1	-3	-7	-11	-15	-19	-22	-26	-30	-34	-38	-42	-45	-49	-53	-57	-61	-65
32	0	-4	-8	-12	-16	-20	-24	-28	-32	-36	-39	-43	-47	-51	-55	-59	-63	-67
40	-1	-5	-9	-13	-17	-21	-25	-29	-33	-37	-41	-45	-49	-53	-57	-61	-65	-69
48	-1	-5	-9	-13	-18	-22	-26	-30	-34	-38	-42	-46	-50	-54	-58	-62	-66	-70
56	-2	-6	-10	-14	-18	-22	-26	-31	-35	-39	-43	-47	-51	-55	-59	-64	-68	-72
64	-2	-6	-10	-15	-19	-23	-27	-31	-35	-40	-44	-48	-52	-56	-61	-65	-69	-73
72	-2	-7	-11	-15	-19	-23	-28	-32	-36	-40	-45	-49	-53	-57	-61	-66	-70	-74
80	-3	-7	-11	-15	-20	-24	-28	-33	-37	-41	-45	-50	-54	-58	-62	-67	-71	-75
88	-3	-7	-12	-16	-20	-24	-29	-33	-37	-42	-46	-50	-55	-59	-63	-67	-72	-76
96	-3	-8	-12	-16	-21	-25	-29	-34	-38	-42	-47	-51	-55	-60	-64	-68	-73	-77
Engelures dans les >>							30 min	10 min	5 min									

TABLEAU DES FACTEURS DE REFROIDISSEMENT ÉOLIEN (°F)

Vitesse du vent en mi/h	Température réelle (°F)																	
	40	35	30	25	20	15	10	5	0	-5	-10	-15	-20	-25	-30	-35	-40	-45
	Température équivalente (°F)																	
Calme	40	35	30	25	20	15	10	5	0	-5	-10	-15	-20	-25	-30	-35	-40	-45
5	36	31	25	19	13	7	1	-5	-11	-16	-22	-28	-34	-40	-46	-52	-57	-63
10	34	27	21	15	9	3	-4	-10	-16	-22	-28	-35	-41	-47	-53	-59	-66	-72
15	32	25	19	13	6	0	-7	-13	-19	-26	-32	-39	-45	-51	-58	-64	-71	-77
20	30	24	17	11	4	-2	-9	-15	-22	-29	-35	-42	-48	-55	-61	-68	-74	-81
25	29	23	16	9	3	-4	-11	-17	-24	-31	-37	-44	-51	-58	-64	-71	-78	-84
30	28	22	15	8	1	-5	-12	-19	-26	-33	-39	-46	-53	-60	-67	-73	-80	-87
35	28	21	14	7	0	-7	-14	-21	-27	-34	-41	-48	-55	-62	-69	-76	-82	-89
40	27	20	13	6	-1	-8	-15	-22	-29	-36	-43	-50	-57	-64	-71	-78	-84	-91
45	26	19	12	5	-2	-9	-16	-23	-30	-37	-44	-51	-58	-65	-72	-79	-86	-93
50	26	19	12	4	-3	-10	-17	-24	-31	-38	-45	-52	-60	-67	-74	-81	-88	-95
55	25	18	11	4	-3	-11	-18	-25	-32	-39	-46	-54	-61	-68	-75	-82	-89	-97
60	25	17	10	3	-4	-11	-19	-26	-33	-40	-48	-55	-62	-69	-76	-84	-91	-98
Engelures dans les >>								30 min	10 min	5 min								

ÉTIQUETTES DE SÉCURITÉ ET LEURS EMPLACEMENTS

Des étiquettes d'avertissement sont apposées sur la motoneige pour la protection de l'utilisateur. Veuillez lire et suivre attentivement les directives des étiquettes et les avertissements sur la motoneige. En cas de différence entre l'une des étiquettes illustrées dans ce manuel et celles apposées sur votre motoneige, suivez toujours les directives sur les étiquettes apposées sur votre motoneige.

Si une étiquette devient illisible ou se décolle, communiquez avec votre concessionnaire POLARIS pour en acheter une de rechange. Les étiquettes de rechange concernant la sécurité sont offertes gratuitement par POLARIS. Le numéro de pièce est indiqué sur l'étiquette.

AVERTISSEMENT CONCERNANT LE TUNNEL

L'étiquette d'avertissement du tunnel se trouve à l'arrière du tunnel. Numéro de pièce : 7183191 (français), 7183190 (anglais).

AVERTISSEMENT

Surface chaude

Ne pas toucher.

Risque de brûlures. La partie supérieure du tunnel risque d'être chaude. Installer uniquement les accessoires approuvés spécifiquement par Polaris pour ce modèle.



AVERTISSEMENT

Rester à l'écart de la chenille. Ne pas s'asseoir sur le dossier du siège. L'accrochage dans la chenille ou une chute du siège peut causer des blessures graves ou la mort.

11 kg (25 lb) max.

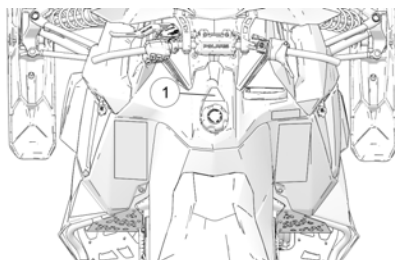
SÉCURITÉ

AVERTISSEMENT « AUCUN PASSAGER » (MODÈLES POUR UN MOTONEIGISTE)

L'étiquette d'avertissement « Aucun passager »/de recommandation concernant le carburant ① se trouve sous la colonne de direction. Numéro de pièce : 7181522.

AVERTISSEMENT

Ce véhicule est conçu pour le conducteur seulement. **AUCUN PASSAGER.**
Recommandation concernant le carburant : Indice d'octane 91+ sans éthanol.
Pour une performance maximale, consulter l'autocollant sur le panneau latéral gauche pour le bon réglage de la jauge.

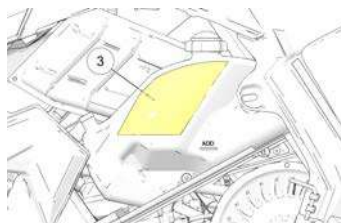


AVERTISSEMENT DE L'EMBRAYAGE/RETRAIT DE COURROIE

L'étiquette d'avertissement de l'embrayage ③ est située sous le panneau latéral gauche avant de la bouteille d'huile. Numéro de pièce : 7181093.

AVERTISSEMENT

Ne pas faire fonctionner le moteur lorsque le capot ou les panneaux latéraux sont ouverts.
Ne pas tenter d'effectuer un réglage lorsque le moteur est en marche.
Ne pas faire fonctionner le moteur sans le couvercle d'embrayage.
Ne jamais laisser le moteur en marche lorsque la courroie d'entraînement est retirée.
Ne jamais réparer les embrayages soi-même. Le concessionnaire peut effectuer cet entretien.



RETRAIT DE COURROIE – TOUTES LES UNITÉS

1. Pour les modèles à marche arrière électrique, le moteur doit être arrêté en marche avant pour permettre l'ouverture de l'embrayage.
2. Placer la clé en L du garde-boue dans l'ouverture filetée de la poulie menée.
3. Tourner la clé en L dans le sens horaire pour ouvrir les poulies et remplacer la courroie. Remettre la clé en L dans le garde-boue.

CONSULTER LE MANUEL D'UTILISATION POUR CONNAÎTRE LA PROCÉDURE DE RÉGLAGE DE LA LARGEUR DE LA DEMI-POULIE.

AVERTISSEMENT CONCERNANT LA MARCHÉ ARRIÈRE

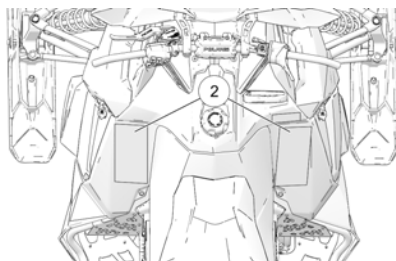
Une étiquette d'avertissement concernant la marche arrière ② se trouve sur un côté ou l'autre du siège du conducteur.

Numéros de pièce : 7176779 (anglais), 7176780 (français canadien).

AVERTISSEMENT

Le passage en marche arrière, même à basse vitesse, peut provoquer une perte de contrôle et causer des blessures graves ou la mort. Pour éviter une perte de contrôle, il faut toujours :

- Regarder à l'arrière avant et pendant la marche arrière.
- Éviter les virages serrés.
- Passer en marche arrière ou avant seulement lorsque la motoneige est immobilisée.
- Actionner lentement la commande d'accélérateur.



REMARQUE : Pour en savoir plus, consulter le manuel d'utilisation. En cas de marche arrière électrique :

- Avec la motoneige à l'arrêt et le moteur au ralenti, appuyer sur le bouton jaune de la commande gauche pour passer en marche arrière. Le clignotement du témoin sur le bloc-instruments indique que la motoneige est en marche arrière.
- Appuyer de nouveau sur ce bouton pour revenir en marche avant.

AVERTISSEMENT SUR LE FONCTIONNEMENT

Une étiquette d'avertissement sur le fonctionnement est située sur la console.

Numéros de pièce : 7176779 (anglais), 7176780 (français canadien).

AVERTISSEMENT

Afin d'éviter des blessures graves ou la mort, s'assurer de lire et comprendre les avertissements et le manuel d'utilisation avant d'utiliser la motoneige. Si le manuel est manquant, communiquer avec un concessionnaire POLARIS pour obtenir un nouvel exemplaire.

SÉCURITÉ

- Ce véhicule peut atteindre des vitesses élevées. Les objets enfouis ou les terrains accidentés peuvent provoquer une perte de contrôle. Réduire la vitesse et redoubler de prudence lors de la conduite sur un terrain qui n'est pas familier.
- En cas de vitesse excessive, surtout la nuit ou lorsque la visibilité est réduite, le temps pour réagir aux changements de terrain, éviter des obstacles inattendus ou vous arrêter en sécurité est réduit.
- Ne jamais consommer d'alcool, de médicaments ou de drogues avant ou pendant la conduite de ce véhicule.
- En cas d'urgence, arrêter le moteur en appuyant sur le commutateur d'arrêt auxiliaire, situé à la partie supérieure de la commande d'accélérateur. Tirer ensuite sur le levier de frein pour vous arrêter.
- Toujours porter un casque homologué, une protection oculaire et des vêtements de protection pendant la conduite de ce véhicule.
- Ce véhicule est conçu pour être utilisé par un adulte seulement. Vérifier la législation locale pour les exigences relatives à l'âge.
- Lors du transport d'un passager (sur les modèles approuvés uniquement), ralentir et prévoir une distance supplémentaire pour manœuvrer et arrêter. Un passager réduit l'aptitude du conducteur à maîtriser le véhicule.
- La conduite sur de la neige compactée, de la glace ou une chaussée réduit considérablement la direction et le freinage. Réduire la vitesse et prévoir une distance supplémentaire pour tourner ou vous arrêter.
- Pour conserver la maîtrise de votre véhicule sur de la glace ou une surface compactée, il vous faut une bonne répartition entre les skis au carbure et les crampons de chenille. Consulter le manuel d'utilisation pour connaître l'utilisation appropriée des produits de traction.
- Les arrêts fréquents lors de conduite à haute vitesse peuvent causer un évanouissement des freins ou une perte inattendue de puissance de freinage.
- Le frein de stationnement peut se détendre lorsqu'il est utilisé pendant des périodes prolongées. Ne pas laisser le frein engagé pendant plus de cinq minutes.
- Avant de démarrer le moteur, vérifier le bon fonctionnement de l'accélérateur, des freins et de la direction. S'assurer que le capot et les panneaux latéraux sont attachés. Demeurer assis et en position pour contrôler le véhicule.

Système d'injection d'huile : N'utiliser que du carburant non mélangé. Vérifier le niveau de l'huile lorsque vous faites le plein.

SIGNALEMENT DES DÉFAUTS TOUCHANT À LA SÉCURITÉ (CANADA)

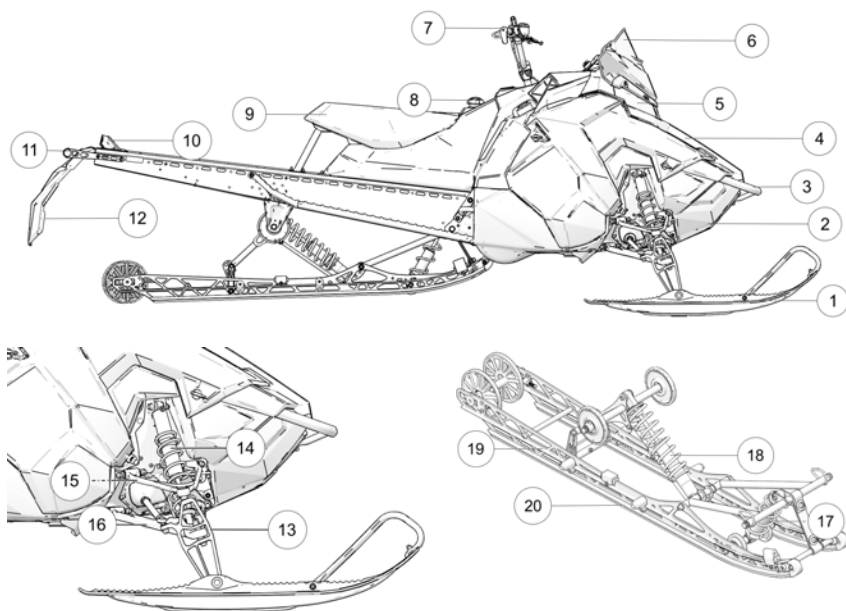
Pour signaler un défaut lié à la sécurité à Transport Canada, vous pouvez soit remplir une plainte de défaillance en ligne sur leur site Web (anglais : <http://www.tc.gc.ca/recalls>, français : <http://www.tc.gc.ca/rappels>) ou communiquer avec leur division des enquêtes sur les défauts et les rappels en composant le numéro sans frais 1-800-333-0510 (Canada) ou 819-994-3328 (région d'Ottawa-Gatineau/international).

CARACTÉRISTIQUES

EMPLACEMENTS DES COMPOSANTS

AVIS

Les illustrations ci-dessous sont données à titre indicatif seulement. Votre modèle peut présenter de légères différences par rapport à ces illustrations.



- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ① Skis | ⑪ Pare-chocs arrière |
| ② Coque | ⑫ Garde-neige |
| ③ Pare-chocs avant | ⑬ Axe de ski |
| ④ Capot | ⑭ Suspension avant |
| ⑤ Phare | ⑮ Bras de suspension supérieur |
| ⑥ Pare-brise | ⑯ Bras de suspension inférieur |
| ⑦ Guidon | ⑰ Amortisseur avant de chenille |
| ⑧ Bouchon de réservoir de carburant | ⑱ Amortisseur arrière de chenille |
| ⑨ Siège du conducteur | ⑲ Glissière |
| ⑩ Feu arrière | ⑳ Grattoir de glissière |

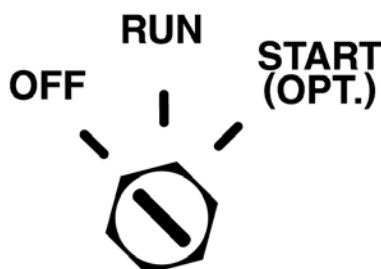
CARACTÉRISTIQUES

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

OFF (arrêt) – Véhicule/PIDD
désactivation

RUN (marche) – Véhicule/PIDD
activation

START (démarrage) – Active le moteur
du démarreur (le cas échéant)



Le contacteur d'allumage a trois positions : ARRÊT, MARCHÉ et DÉMARRAGE.

Si équipé d'un démarreur électrique, tournez la clé à la position DÉMARRAGE pour lancer le moteur. Au relâchement de la clé, il revient automatiquement à la position MARCHÉ.

AVIS

Si la clé de contact demeure à la position MARCHÉ après avoir coupé le moteur avec le commutateur d'arrêt du moteur, le PIDD (écran à affichage numérique interactif de Polaris) demeure actif. L'écran PIDD s'éteindra après plusieurs minutes d'inactivité mais, si une pile est installée, le PIDD continuera de puiser une petite quantité de courant électrique de la batterie, jusqu'à ce que la clé de contact soit tournée en position ARRÊT. Cette fonction est pratique pour accéder au PIDD sans avoir à démarrer le moteur, mais désactivez la clé (position ARRÊT) lorsque le PIDD n'est pas utilisé.

Le PIDD ne dépend pas d'une batterie lorsque le moteur tourne, mais une batterie (si installée) fournit une source d'alimentation constante lorsque le moteur est coupé et lorsqu'il effectue la transition entre la marche avant et la marche arrière. Si une batterie n'est pas en place, le PIDD se réactivera au prochain démarrage du moteur et lorsque la marche arrière électronique (PERC) est utilisée.

PRISE D'ALIMENTATION DE 12 V C.C.**AVIS**

Vous pouvez vous procurer la prise d'alimentation de 12 V c.c. et le faisceau de câbles volants requis pour connecter la prise au faisceau de fils du capot auprès de votre concessionnaire POLARIS.

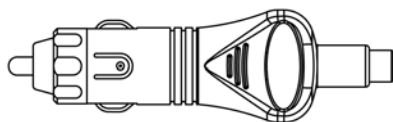
Le cas échéant, la prise d'alimentation de 12 V c.c. se trouve sur le capot, près du bloc-instruments. La prise d'alimentation de 12 V est protégée par un mini fusible à lame de 2 A se trouvant dans le bloc de fusibles ou dans un sac de protection situé au-dessus du couvercle d'embrayage. L'usage de la prise d'alimentation de 12 V c.c. est recommandé pour raccorder des appareils sensibles à l'alimentation comme les appareils GPS et les téléphones cellulaires.

**SOURCES D'ALIMENTATION RCA DE 12 V**

Certains accessoires pour le conducteur nécessitent un adaptateur d'alimentation RCA. Si votre modèle n'est pas équipé d'une fiche d'alimentation RCA sur le couvercle du guidon, vous pouvez vous procurer un adaptateur RCA de 12 V accessoire ou une fiche d'alimentation RCA auprès de votre concessionnaire POLARIS.

ADAPTATEUR RCA DE 12 V

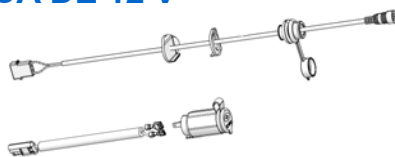
Si votre modèle est équipé d'une prise d'alimentation de 12 V c.c., vous pouvez utiliser un adaptateur RCA. Connectez l'adaptateur dans la prise pour la convertir en prise d'alimentation RCA de 12 V.



CARACTÉRISTIQUES

FICHE D'ALIMENTATION RCA DE 12 V

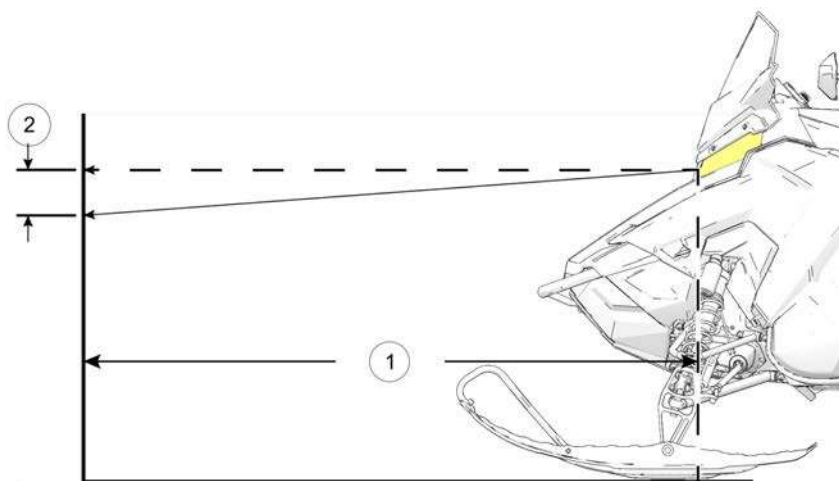
La fiche d'alimentation RCA (avec un couvercle) se fixe sur le couvercle du guidon et est connectée au faisceau de fils principal du véhicule. Des directives d'installation sont fournies avec l'accessoire. Ce point d'alimentation est fourni par le relais de délestage et n'est pas protégé par un fusible. POLARIS recommande d'utiliser ce point d'alimentation pour l'écran facial électrique des casques.



PHARES RÉGLABLES

AVIS

L'image ci-dessous est donnée à titre indicatif seulement. Votre modèle peut présenter de légères différences par rapport à ces illustrations.



Vous pouvez régler la hauteur du faisceau du phare en suivant la procédure ci-dessous :

1. Stationnez la motoneige dans un endroit bien aéré, sur une surface de niveau de manière que le phare soit à environ 7,6 m (25 pi) d'un mur ①.
2. Installez le motoneigiste ou l'équivalent du poids approximatif du motoneigiste sur le siège ou sur les marchepieds du tunnel.

3. Mesurez la distance du sol au centre du phare et tracez un repère sur le mur à la même hauteur.
4. Démarrez le moteur. Placez le commutateur de phare en mode de feu de route.
5. Observez la zone lumineuse créée par le faisceau projeté par le phare sur le mur. La partie la plus intense du faisceau de phare doit être à 5 cm (2 po) ② en dessous du repère sur le mur.
6. Si un réglage est nécessaire, accédez au bouton de réglage du phare en passant par le panneau latéral gauche. Tournez le bouton de réglage dans le sens horaire pour abaisser le faisceau. Tournez le régleur dans le sens antihoraire pour lever le faisceau.

CARACTÉRISTIQUES

OUTILS

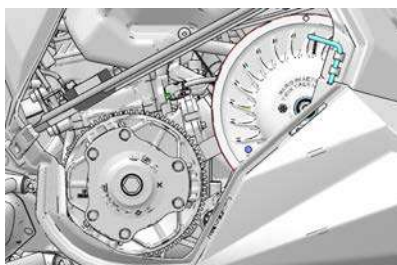
La clé en L pour retirer la courroie, la courroie de rechange, la bougie et le contenant d'outils pour bougies sont situés derrière le panneau du compartiment moteur gauche.

AVIS

La courroie de rechange et les bougies ne sont pas fournies avec la motoneige.

CLÉ EN L

Lorsqu'elle est correctement engagée dans le support, la clé en L fixe le garde-boue sur la console. Pour retirer la clé en L, tournez-la dans le sens antihoraire et glissez-la vers le haut à partir du support. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, remettez la clé en L sur le support et tournez dans le sens horaire.



CLÉ À BOUGIES

La clé à bougies permet de fixer la courroie de rechange/le contenant d'outils pour bougies sur le pare-chocs avant. Retirez le contenant pour ajouter une bougie ou une courroie de rechange ou pour y accéder.

REMPLEZ LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Pour insérer une courroie d'entraînement de rechange dans la courroie d'entraînement de rechange, effectuez les actions suivantes :

1. Tournez la clé à bougies dans le sens antihoraire pour la détacher du support.
2. Tirez la clé vers le haut pour la retirer.
3. Inclinez le contenant jusqu'à ce que le support se détache du tube de pare-chocs.
4. Tirez sur le contenant pour l'extraire du compartiment.
5. Lors de l'ajout d'une courroie d'entraînement dans le contenant, pliez la courroie, tel qu'illustré. Veillez à ce que la boucle de la courroie orientée vers l'arrière du contenant soit placée légèrement plus haut que la boucle avant.
6. Glissez le contenant dans le compartiment moteur en l'inclinant.

7. Positionnez le support du contenant sur le tube de pare-chocs et tournez-le vers le bas.
8. Réinstallez la clé à bougies sur le support et dans le trou du tube de pare-chocs.
9. Tournez la clé à bougies dans le sens horaire jusqu'à ce qu'il se verrouille en place.

COURROIE QUICKDRIVE

Le système d'entraînement QUICKDRIVE (le cas échéant) utilise une courroie d'entraînement qui offre un rendement et une durée utile extraordinaires dans la mesure où on la manie correctement avant et pendant l'installation. Une manipulation inadéquate de cette courroie peut avoir pour effet de réduire sa durée utile.

Inspectez et remplacez la courroie aux intervalles indiqués dans le chapitre *Entretien*. Consultez la page 136 pour connaître les procédures d'inspection.

Des outils spéciaux sont requis pour retirer et installer la courroie QUICKDRIVE. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider en rapport avec cet entretien ou consultez les instructions fournies lors de l'achat d'une courroie neuve.

MANIABILITÉ DE LA COURROIE

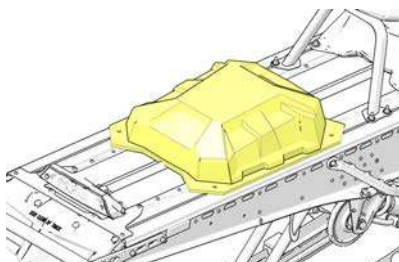
- Remisez une courroie neuve dans son emballage original. Retirez uniquement lorsque vous êtes prêts pour l'installation.
- Évitez tout contact de la courroie avec des solvants, des huiles ou des produits de nettoyage chimiques.
- Évitez d'onduler ou de plier la courroie sur un diamètre intérieur à celui du pignon supérieur.
- Évitez de plier la courroie vers l'arrière.
- Évitez de tordre ou de retourner la courroie.
- Évitez d'utiliser une barre-levier ou un tournevis pour retirer ou pour installer la courroie.
- Effectuez toujours correctement le rodage d'une nouvelle courroie. Consultez la page 104 pour les procédures de rodage de la courroie.

CARACTÉRISTIQUES

ESPACE DE RANGEMENT

Ne suspendez jamais des articles lourds ou des réservoirs de carburant sur la partie arrière du tunnel. Les charges peuvent être rangées dans le sac de rangement pour tunnel (le cas échéant) ou sous le siège.

La capacité de poids maximale pour le tunnel est de 7 kg (15 lb). Ajoutez le poids du sac de rangement lors du calcul du poids de la charge.



AVIS

Le dépassement de la capacité de poids de la charge du tunnel peut causer des dommages au tunnel ou au bloc de la suspension. Respectez la limite de poids.

GRATTOIRS DE GLISSIÈRE

Certains modèles sont équipés de grattoirs de glissière pour empêcher la surchauffe lors de la conduite sur la glace ou la neige compactée.

AVIS

N'installez pas des roues de support accessoires à l'intérieur des porte-glissières si votre modèle est équipé d'un amortisseur arrière de chenille avec réservoir externe détaché sinon des dommages se produiront. Les grattoirs de glissière doivent être enlevés car ils interfèrent avec les roues de support accessoires.

ACCESSOIRES

POLARIS vous offre une vaste gamme d'accessoires de motoneige pour rendre chaque randonnée encore plus agréable.

N'utilisez que des pièces et accessoires POLARIS sur votre motoneige POLARIS. L'utilisation d'accessoires et de pièces non recommandés pourrait se traduire par :

- une non-conformité à des exigences de l'industrie/du gouvernement;
- l'annulation de la garantie;
- des blessures à vous ou à d'autres personnes.

Ce principe s'applique aussi, mais non de façon limitative, aux pièces suivantes : freins, embrayages, systèmes d'alimentation et systèmes d'échappement. Le système d'échappement revêt une importance critique sur le plan de la sécurité qui *exige* des pièces approuvées par POLARIS. Veuillez consulter votre concessionnaire POLARIS pour l'entretien.

TECHNOLOGIE D'ÉLIMINATION DES DÉTONATIONS (DET)

Lorsque la technologie d'élimination des détonations (DET) détecte des détonations et s'active à les réduire, le conducteur peut observer une chute du régime du moteur ou une réduction du rendement.

Le module de commande du moteur (ECU) causera l'allumage de la DÉL de vérification du moteur et affichera « DETONATION » (détonation) sur l'écran ACL chaque fois que le système de technologie d'élimination des détonations (DET) est activé.

Si le module de commande du moteur (ECU) détermine que la détonation ne peut pas être contrôlée par les moyens habituels et que continuer à se servir de la motoneige pourrait causer des dommages au moteur, la DÉL de vérification du moteur clignotera, le bloc-instruments affichera « DETONATION » (détonation) et le module de commande du moteur (ECU) limitera le régime maximal du moteur ou éteindra le moteur.

Si le module de commande du moteur (ECU) limite le régime, la limite de régime continuera d'être activée jusqu'à ce que le conducteur arrête et redémarre le moteur.

MODES DE PROTECTION CONTRE LES DÉTONATIONS	
DÉL de vérification du moteur/ affichage sur le bloc-instruments	Mode de protection
Modèles 600	
DÉL allumée/« DETONATION » (détonation) affiché	Légère baisse du régime/de la puissance du moteur
DÉL clignotante/« DETONATION » (détonation) affichée	Arrêt du moteur
Modèles 850	
DÉL allumée/« DETONATION » (détonation) affiché	Légère baisse du régime/de la puissance du moteur
DÉL clignotante/« DETONATION » (détonation) affichée	Fermeture des soupapes d'échappement pour réduire le régime/la puissance du moteur. Redémarrez le moteur pour réinitialiser.



AVIS

L'alerte du bloc-instruments indique lequel des cylindres subit une détonation.

AVIS

Les causes les plus probables de détonations graves sont indiquées dans le tableau de dépannage à la page 234.

PROTECTION CONTRE LES DÉFAILLANCES DE LA POMPE À HUILE

Si le module de commande du moteur (ECU) détermine que le circuit de commande de la pompe à huile électronique est défaillant, le système de gestion du moteur limitera le régime du moteur à environ 4 000 tr/min et causera l'allumage du témoin lumineux de vérification du moteur sur le bloc-instruments ou le PIDD.

COUPURE DU MOTEUR APRÈS UN FONCTIONNEMENT PROLONGÉ AU RALENTI

La coupure du moteur après un fonctionnement prolongé au ralenti est une caractéristique qui indique au module de commande du moteur (ECU) d'arrêter le moteur lorsque la température du moteur atteint une température spécifique (voir le tableau ci-dessous) et que la commande d'accélérateur n'est pas activée pendant 11 minutes.

MODÈLE	TEMPÉRATURE DU MOTEUR
Modèles 600	50 °C (122 °F)
Modèles 850	30 °C (86 °F)

CARACTÉRISTIQUES

AVIS

En présence d'un PIDD, l'indicateur restera allumé parce que la clé est en position MARCHE.

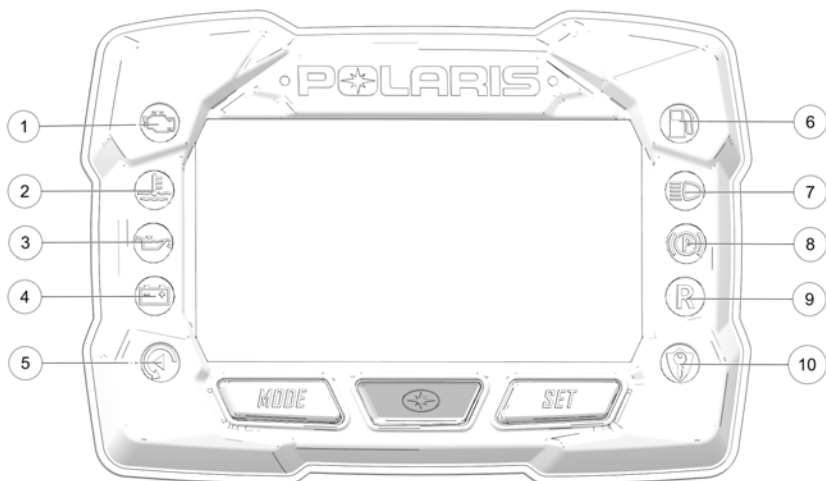
SYSTÈME DE SÉCURITÉ (SYSTÈME DE VERROUILLAGE D'ALLUMAGE)

Votre motoneige est dotée d'une fonction de sécurité en option qui peut être activée par un concessionnaire POLARIS agréé. Si cette fonction est activée, vous pouvez verrouiller l'allumage pour prévenir l'utilisation non autorisée lorsque vous laissez la motoneige sans surveillance. Un système verrouillé limite le régime du moteur à 3 000 tr/min, ce qui empêche l'engagement de l'embrayage et immobilise la motoneige lorsque la commande d'accélérateur est actionnée.

Si votre modèle est équipé d'un écran à affichage numérique interactif de POLARIS (PIDD), consultez le manuel d'utilisation du PIDD fourni avec votre motoneige.

BLOC-INSTRUMENTS

BLOC-INSTRUMENTS DE SÉRIE

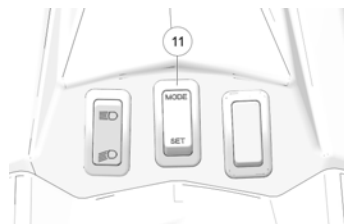


- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| ① Vérification du moteur | ⑥ Niveau bas de carburant |
| ② Moteur chaud | ⑦ Feu de route |
| ③ Niveau bas d'huile | ⑧ Frein de stationnement |
| ④ Faible tension de la batterie | ⑨ Marche arrière |
| ⑤ Relecture | ⑩ Sécurité |

AVIS

Certains produits endommagent la lentille et les autres surfaces en plastique. Ne nettoyez pas le bloc-instruments avec de l'alcool. Nettoyez sans délai toute éclaboussure d'essence sur le bloc-instruments.

Le bloc-instruments comprend des témoins lumineux et le centre d'information de bord. Le centre d'information de bord peut être commandé à l'aide des boutons MODE et SELECT ⑪ dans le bloc-instruments.



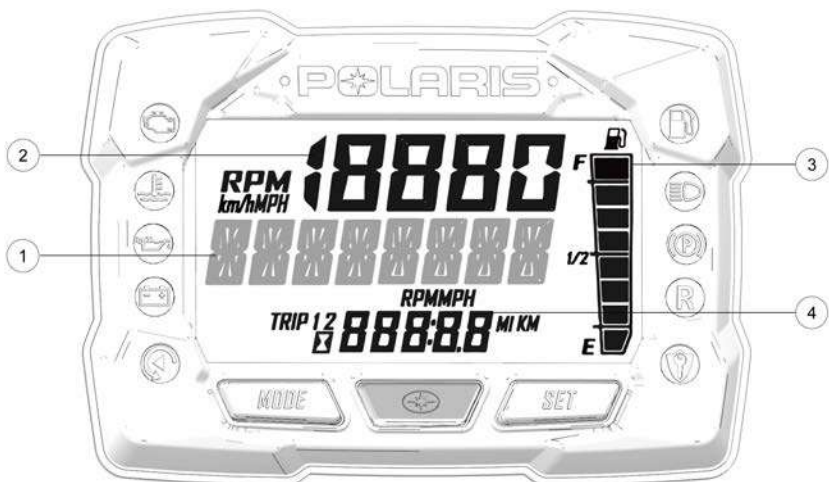
TÉMOINS LUMINEUX

TÉMOIN	ÉTAT
	Ce témoin s'allume en cas d'anomalie dans le système d'injection électronique de carburant (EFI). Ne vous servez pas de cette motoneige si cet avertissement apparaît. Ceci endommagerait gravement le moteur. Votre concessionnaire peut vous aider.
	Le témoin de température excessive s'allumera lorsque le moteur surchauffe. Prenez les mesures requises pour refroidir le moteur. Le témoin clignotera lorsque la température du moteur atteint des niveaux critiques. Arrêtez le moteur immédiatement.
	Le témoin lumineux de bas niveau d'huile peut parfois clignoter à cause du mouvement de l'huile dans la bouteille, mais lorsque le témoin s'allume et reste allumé, ajoutez l'huile recommandée avant de continuer.
	Le témoin de tension de la batterie faible s'allume lorsque la tension de batterie est faible.
	Le témoin de reprise s'allume lorsque le bloc-instruments est en mode de reprise.
	Le témoin de bas niveau de carburant s'allume lorsque le carburant est bas.
	Le témoin de feu de route s'allume lorsque les feux sont réglés en mode feux de route.
	Le témoin du frein de stationnement s'allume lorsque le frein de stationnement est serré. Ce témoin s'allumera également lorsque les freins de service sont actionnés.
	Le témoin de marche arrière clignote lorsque la boîte de vitesses est en marche arrière.
	Le témoin de sécurité s'allume lorsque le système de sécurité est activé.

CENTRE D'INFORMATION DE BORD

Le centre d'information de bord se trouve dans le bloc-instruments. Le centre d'information indique la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le compteur kilométrique, les compteurs journaliers réinitialisables (2), le nombre total d'heures de fonctionnement du moteur, le niveau de carburant, la température du moteur et le mode d'affichage de diagnostic.

Les modifications des réglages doivent être effectuées avec le moteur en marche ou lorsque le véhicule est alimenté par un connecteur c.c. externe. Le centre d'information est réglé pour afficher la distance et la température en unités de mesure impériales.



① **Zone d'affichage de l'information** – Cette zone affiche soit le régime du moteur, soit la vitesse du véhicule (celui qui ne figure pas dans l'affichage de la vitesse), la température du moteur et la vitesse maximale du véhicule.

② **Affichage de la vitesse** – La zone d'affichage de la vitesse indique la vitesse du véhicule ou le régime du moteur.

③ **Indicateur de niveau de carburant** – Pas offert sur tous les modèles. Les segments de l'indicateur de niveau de carburant affichent le niveau dans le réservoir de carburant. Lorsque le dernier segment est dépassé, un témoin de bas niveau de carburant est activé. Tous les segments y compris le témoin de carburant doivent clignoter. Ajoutez du carburant immédiatement.

AVIS

Le témoin de bas niveau de carburant et l'indicateur de niveau de carburant du bloc-instruments standard ne sont pas pris en charge sur les modèles dotés d'un indicateur de niveau de carburant sur le bouchon de réservoir de carburant.

CONSEIL

Si le témoin de carburant ne s'allume pas, le circuit du capteur de carburant est ouvert ou court-circuité. Consultez votre concessionnaire.

④ **Affichage du compteur kilométrique/heures de fonctionnement du moteur** – Cette zone affiche le compteur kilométrique, le compteur journalier A, le compteur journalier B et le nombre d'heures de fonctionnement du moteur.

ZONE D’AFFICHAGE DE L’INFORMATION

Cette zone affiche le régime du moteur ou la vitesse du véhicule (celui qui ne figure pas dans l’affichage de la vitesse), la température du moteur, la vitesse maximale du véhicule et la vitesse ou le régime. Pour changer l’affichage, appuyez sur le bouton MODE ou sur le commutateur de MODE et *relâchez-le* jusqu’à ce que la fonction désirée soit affichée.

ZONE D’AFFICHAGE DE LA VITESSE

La zone d’affichage de la vitesse indique la vitesse du véhicule ou le régime du moteur. La vitesse du véhicule est affichée en kilomètres à l’heure (km/h) ou en milles à l’heure (mi/h). Le régime du moteur est affiché en nombre de tours par minute (RPM).

1. Pour changer l’affichage, assurez-vous d’abord que la zone d’affichage de l’information est réglée pour afficher le régime du moteur ou la vitesse du véhicule.
2. Appuyez et relâchez le bouton central.

INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT (LE CAS ÉCHÉANT)

Les segments de l’indicateur de niveau de carburant affichent le niveau dans le réservoir de carburant. Lorsque le dernier segment est dépassé, un témoin de bas niveau de carburant est activé. Tous les segments y compris le témoin de carburant doivent clignoter. Ajoutez du carburant immédiatement.

AVIS

Le témoin de bas niveau de carburant et l’indicateur de niveau de carburant du bloc-instruments standard ne sont pas pris en charge sur les modèles dotés d’un indicateur de niveau de carburant sur le bouchon de réservoir de carburant.

CONSEIL

Si le témoin de carburant ne s’allume pas, le circuit du capteur de carburant est ouvert ou court-circuité. Consultez votre concessionnaire.

ZONE D’AFFICHAGE DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE/ HEURES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Cette zone affiche le compteur kilométrique, le compteur journalier 1, le compteur journalier 2, l’HORLOGE et le compteur horaire.

Le compteur kilométrique affiche la distance totale parcourue par le véhicule depuis sa fabrication. Chaque compteur journalier enregistre la distance parcourue par le véhicule lors d’un déplacement si le compteur est réinitialisé avant chaque déplacement. L’HORLOGE affiche l’heure et l’horomètre affiche le nombre total d’heures de fonctionnement du moteur depuis sa fabrication.

Pour changer l’affichage, *appuyez* sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et *relâchez-le* jusqu’à ce que la fonction désirée s’affiche.

Pour réinitialiser un compteur journalier, *appuyez* sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et *gardez-le enfoncé* jusqu’à ce que le compteur retourne à zéro.

FONCTION DE REPRISE

La fonction de reprise permet au conducteur d’enregistrer et de relire l’information sur le régime du moteur, la vitesse du véhicule et le capteur de position de la commande d’accélérateur pendant trois minutes maximum.

POUR ENREGISTRER

1. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
2. *Appuyez et relâchez* le bouton MODE jusqu’à ce que PLAYBACK (reprise) s’affiche dans la zone d’affichage de l’information.



3. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).

RECORD (enregistrer) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



4. Pour lancer l'enregistrement, appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).

Le témoin de reprise clignotera pendant l'enregistrement du bloc-instruments. L'enregistrement est complet lorsque le témoin cesse de clignoter.

AVIS

Pour arrêter l'enregistrement à tout moment durant le processus d'enregistrement, appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).

POUR RELIRE

1. Pour relire les données enregistrées, arrêtez le véhicule et attendez que le régime du moteur soit inférieur à la vitesse d'embrayage.
2. Appuyez et gardez enfoncé le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
3. Appuyez et relâchez le bouton MODE jusqu'à ce que PLAYBACK (reprise) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.



4. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) deux fois.

PLAY (lire) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



5. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour lire les données enregistrées.

Une fois la relecture terminée, REPLAY (relire) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.

6. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour RELIRE les données enregistrées.
7. Appuyez et relâchez le bouton MODE pour arrêter la reprise et retourner au menu Options.

AFFICHAGE MÉTRIQUE/IMPÉRIAL

Le compteur kilométrique et la température peuvent être affichés en unités de mesure métriques ou impériales. Les deux affichages changeront si les unités sont modifiées. Les nouveaux réglages seront conservés jusqu'à ce que le conducteur les modifie.

Méthode de modification 1

1. Appuyez et gardez enfoncé le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
2. Appuyez sur le bouton MODE et relâchez-le jusqu'à ce que la température du moteur s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.



3. Appuyez sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et relâchez-le pour modifier les unités.

Méthode de modification 2

1. Appuyez sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et relâchez-le jusqu'à ce que le compteur kilométrique s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.



2. Appuyez sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et gardez-le enfoncé jusqu'à ce que les unités changent.

SYSTÈME DE SÉCURITÉ (SYSTÈME DE VERROUILLAGE D'ALLUMAGE)

Ce système est une fonction en option, qui ne fonctionne pas tant qu'il n'a pas été activé par votre concessionnaire POLARIS agréé. Si cette fonction est activée, vous pouvez verrouiller l'allumage pour prévenir l'utilisation non autorisée lorsque vous laissez la motoneige sans surveillance. Un système verrouillé limite le régime du moteur à 3 000 tr/min, ce qui empêche l'engagement de l'embrayage et immobilise la motoneige lorsque la commande d'accélérateur est actionnée.

Si vous désirez utiliser cette fonction, vous devez effectuer toutes les quatre tâches indiquées sur les pages suivantes pour que votre système soit activé et pour changer le code de sécurité afin d'en avoir un de votre choix.

PREMIÈRE UTILISATION DE VOTRE SYSTÈME DE SÉCURITÉ

Effectuez toutes les tâches dans l'ordre illustré si vous souhaitez activer et utiliser le système de sécurité en option.

TÂCHE 1 : Activez le système de sécurité.

Consultez votre concessionnaire POLARIS agréé pour que votre fonction de système de sécurité en option soit activée dans l'unité de commande électronique (ECU).

TÂCHE 2 : Verrouillez le système pour la première fois.

AVIS

Pour verrouiller le système pour la première fois, utilisez le code 000.

1. Appuyez et gardez enfoncé le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
2. Appuyez et relâchez le bouton MODE jusqu'à ce que SECURITY OFF (sécurité désactivée) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.



3. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).

ENTER CO (saisir code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



4. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le premier chiffre.
5. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le premier chiffre et aller au deuxième chiffre.



6. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le deuxième chiffre.

7. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le deuxième chiffre et aller au troisième chiffre.



8. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le troisième chiffre et envoyer le code.

Si le code est correct, **SECURITY ON** (sécurité activée) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Le système est maintenant verrouillé. Passez immédiatement à la tâche 3.



Si le code est incorrect, **BAD CODE** (mauvais code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Passez à l'étape 3 pour entrer de nouveau le code.



TÂCHE 3 : Déverrouillez le système.

AVIS

Pour déverrouiller le système pour la première fois, utilisez le code 000.

1. Pendant que le moteur tourne, *appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage).
ENTER CO (saisir code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



2. *Appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage) pour augmenter le premier chiffre.
3. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton SET (réglage) pour accepter le premier chiffre et aller au deuxième chiffre.



4. *Appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage) pour augmenter le deuxième chiffre.

- Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le deuxième chiffre et aller au troisième chiffre.



- Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le troisième chiffre.
- Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le troisième chiffre et envoyer le code.

Si le code est correct, **SECURITY OFF** (sécurité désactivée) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information



AVIS

Le système est maintenant **déverrouillé**.

Si le code est incorrect, **BAD CODE** (mauvais code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Passez à l'étape 1 pour entrer de nouveau le code.



8. Vous devez maintenant saisir un nouveau code de sécurité. Passez immédiatement à la TÂCHE 4.

TÂCHE 4 : Saisissez votre nouveau code de sécurité.

1. Immédiatement après avoir verrouillé et déverrouillé le système, et pendant que SECURITY OFF (sécurité désactivée) est affiché, *appuyez et gardez enfoncés* simultanément les boutons MODE et SET (réglage).

SET NEW CODE (régler un nouveau code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



2. *Appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage) pour augmenter le premier chiffre.
3. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton SET (réglage) pour accepter le premier chiffre et aller au deuxième chiffre.



4. *Appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage) pour augmenter le deuxième chiffre.
5. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton SET (réglage) pour accepter le deuxième chiffre et aller au troisième chiffre.



6. *Appuyez et relâchez* le bouton SET (réglage) pour augmenter le troisième chiffre.
7. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton SET (réglage) pour accepter le troisième chiffre.

CODE SET (code réglé) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information, puis le nouveau code clignotera trois fois dans la zone d'affichage de l'information.



AVIS

Votre nouveau code est maintenant réglé. Le système n'est PAS verrouillé.

8. Inscrivez votre nouveau code de sécurité dans un endroit sûr pour servir de référence future.

Inscrivez ici votre nouveau code de sécurité personnel : _____

CONSEIL

Si vous perdez votre code de sécurité personnel, consultez votre concessionnaire pour que le code soit réinitialisé à « 000 ». Puis effectuez les TÂCHES 2 à 4 pour changer le code à un code de votre choix.

VERROUILLAGE DU SYSTÈME AVEC LE CODE DE SÉCURITÉ PERSONNEL

1. Démarrez le moteur.
2. Appuyez et gardez enfoncé le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
3. Appuyez et relâchez le bouton MODE jusqu'à ce que SECURITY OFF (sécurité désactivée) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.



4. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).
ENTER CO (saisir code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



5. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le premier chiffre.

6. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le premier chiffre et aller au deuxième chiffre.



7. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le deuxième chiffre.
8. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le deuxième chiffre et aller au troisième chiffre.



BLOC-INSTRUMENTS

9. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le troisième chiffre et envoyer le code.

Si le code est correct, SECURITY ON (sécurité activée) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Le système est maintenant verrouillé. Passez immédiatement à la tâche 3.



Si le code est incorrect, BAD CODE (mauvais code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Passez à l'étape 3 pour entrer de nouveau le code.



DÉVERROUILLAGE DU SYSTÈME AVEC LE CODE DE SÉCURITÉ PERSONNEL

1. Pendant que le moteur tourne, appuyez et relâchez le bouton SET (réglage).

ENTER CO (saisir code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information.



2. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le premier chiffre.
3. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le premier chiffre et aller au deuxième chiffre.



4. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le deuxième chiffre.

5. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le deuxième chiffre et aller au troisième chiffre.



6. Appuyez et relâchez le bouton SET (réglage) pour augmenter le troisième chiffre.
7. Appuyez et gardez enfoncé le bouton SET (réglage) pour accepter le troisième chiffre et envoyer le code.

Si le code est correct, SECURITY OFF (sécurité désactivée) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information



AVIS

Le système est maintenant *déverrouillé*.

Si le code est incorrect, BAD CODE (mauvais code) s'affichera dans la zone d'affichage de l'information. Passez à l'étape 1 pour entrer de nouveau le code.



SAISIE D'UN NOUVEAU CODE DE SÉCURITÉ

Chaque fois que vous désirez changer votre code de sécurité en cours pour utiliser un nouveau code, effectuez les TÂCHES 2 à 4 de la procédure Première utilisation de votre système de sécurité. Au lieu d'utiliser le code d'usine par défaut « 000 » aux TÂCHES 2 et 3, utilisez votre code de sécurité actuel.

RÉFÉRENCE RAPIDE POUR L'ACCÈS AU SYSTÈME DE SÉCURITÉ

Maintenant que vous vous êtes familiarisé avec la procédure de verrouillage et de déverrouillage du système, servez-vous du tableau ci-dessous comme référence rapide.

TABLEAU DE RÉFÉRENCE RAPIDE POUR L'ACCÈS AU SYSTÈME DE SÉCURITÉ	
ACTION	RÉSULTAT
1. Démarrez le moteur. 2. <i>Appuyez et gardez enfoncé</i> le bouton du centre . 3. <i>Appuyez et relâchez</i> le bouton SET (réglage) jusqu'à ce que SECURITY (sécurité) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information. 4. <i>Appuyez et relâchez</i> le bouton SET (réglage).	Affiche ENTER CO (saisir code) pour verrouiller le système.
<i>Appuyez et relâchez</i> le bouton SET (réglage).	Fait avancer un chiffre sur l'écran ENTER CODE (saisir code).
<i>Appuyez et gardez enfoncé</i> le bouton SET (réglage).	Accepte un chiffre et affiche le chiffre à la position suivante (le cas échéant) sur l'écran ENTER CODE (saisir code).
Lorsque SECURITY OFF (sécurité désactivée) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information, <i>appuyez</i> simultanément sur les boutons MODE et SET (réglage) et <i>gardez-les enfoncés</i> .	Permet à l'utilisateur de modifier le code de sécurité.

MODE D'AFFICHAGE DE DIAGNOSTIC

Le mode d'affichage de diagnostic ne sert qu'à titre d'information. Votre concessionnaire POLARIS peut effectuer toutes les réparations importantes.

Le mode de diagnostic est accessible seulement lorsque le témoin lumineux de vérification du moteur s'allume et un code de diagnostic est activé.



N'arrêtez pas le moteur si vous voulez voir le code actif (code d'anomalie). Les codes actifs ne peuvent pas être récupérés si l'alimentation du bloc-instruments est coupée. Les codes deviendront inactifs si l'alimentation est coupée. Les codes inactifs sont conservés dans l'historique du véhicule. Veuillez consulter votre concessionnaire POLARIS pour vous aider à récupérer les codes inactifs.

Suivez la procédure suivante pour voir les codes actifs.

1. N'arrêtez pas le moteur.
2. *Appuyez et gardez enfoncé* le bouton du centre  du bloc-instruments pour accéder au menu Options.
3. *Appuyez* sur le bouton MODE et *relâchez-le* jusqu'à ce que DIAGCODE (code diagnostic) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information. Le mode d'affichage de diagnostic s'affichera dans le menu Options si un code d'anomalie est actif.

CONSEIL

Lorsque le mode de diagnostic est affiché, le témoin lumineux de vérification du moteur commencera à clignoter.

4. Un ensemble de deux chiffres apparaîtra sur l'affichage.
 - Le numéro de paramètre suspect (SPN) de deux à six chiffres dans la zone d'affichage de l'information indique quel est le composant qui cause le code d'anomalie.
 - Le témoin de mode de défectuosité (FMI) de un à deux chiffres dans la zone d'affichage du compteur kilométrique indique le mode de défectuosité, comme un circuit ouvert ou un court-circuit.

- Il peut y avoir plusieurs défauts actifs. Appuyez sur le bouton SET (réglage) ou sur le commutateur SET (réglage) et *gardez-le enfoncé* pendant deux secondes pour passer au code actif suivant. Répétez jusqu'à ce que tous les codes soient récupérés.
- Consultez la section Codes d'anomalie de diagnostic pour la définition des codes et la description des défauts.

ÉCRAN À AFFICHAGE NUMÉRIQUE INTERACTIF DE POLARIS (PIDD)

L'écran à affichage numérique interactif de Polaris (PIDD) fournit les éléments suivants au conducteur :

- Indicateur de vitesse
- Tachymètre
- Compteur kilométrique
- Deux compteurs journaliers
- Témoin de niveau de carburant
- Température du liquide de refroidissement
- Tension de la batterie
- Sélection du type de carburant
- Sécurité du véhicule
- Témoin de position



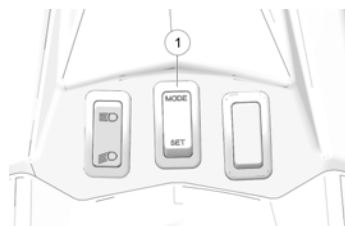
ATTENTION

Utilisez un chiffon en microfibre pour nettoyer l'écran ACL. Certains produits endommagent l'écran et d'autres surfaces en plastique. Ne nettoyez pas l'écran d'affichage avec de l'alcool. Nettoyez sans délai toute éclaboussure d'essence sur le bloc-instruments.

AVIS

L'indicateur de vitesse peut indiquer des valeurs erronées en cas de radiations électromagnétiques ≥ 10 V/m.

Le PIDD prend aussi en charge la navigation GPS et la connectivité Bluetooth® offertes sur les téléphones intelligents et autres appareils compatibles. Cette fonction affichera les messages textes et les appels manqués sur l'écran d'affichage. Les sous-menus du PIDD et la plupart des options d'affichage sont commandés à l'aide des cinq boutons du clavier du PIDD ou du commutateur de MODE/SET ① (réglage) sur la console. Pour en savoir plus, consultez le manuel d'utilisation du PIDD. Ce manuel est souvent mis à jour afin d'assurer son exactitude et pour ajouter les nouvelles caractéristiques.



SÉLECTION DU TYPE DE CARBURANT

Utilisez toujours le réglage 91 NON-ETHANOL (91 non éthanol) lorsque vous utilisez l'essence recommandée de type 91 sans éthanol. Lorsque vous utilisez de l'éthanol, de l'ETBM ou d'autres formes d'essence oxygénée, le type de carburant doit être réglé à NON-PREMIUM/ETHANOL (non premium/éthanol) sur l'indicateur.



IMPORTANT

Si vous avez des doutes sur le type de carburant acheté, utilisez le réglage NON-PREMIUM/ETHANOL (non premium/éthanol) comme mesure de protection.

Procédez comme suit pour changer le type de carburant sur l'indicateur. Référez-vous à l'étiquette de sélection du type de carburant qui se trouve à l'intérieur du panneau latéral de gauche.

1. Démarrez le moteur.
2. **Appuyez et gardez enfoncé** le bouton du centre  pour accéder au menu Options.
3. **Appuyez** sur le bouton MODE et **relâchez-le** jusqu'à ce que FUEL TYPE (type de carburant) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.
4. **Appuyez** sur le bouton SET (réglage) et **relâchez-le** pour basculer entre les options disponibles jusqu'à ce que le type de carburant s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.

5. Pour quitter le menu Options, *appuyez* sur le bouton MODE et *relâchez-le* jusqu'à ce que EXIT (quitter) s'affiche dans la zone d'affichage de l'information.
6. *Appuyez* sur le bouton SET (réglage) et *relâchez-le* pour quitter. Le type de carburant qui s'affiche est le type de carburant actif.

ÉCRAN À AFFICHAGE NUMÉRIQUE INTERACTIF DE POLARIS (PIDD)

Si votre modèle est équipé d'un écran à affichage numérique interactif de POLARIS (PIDD), consultez le manuel d'utilisation de PIDD pour les procédures de sélection du carburant.



TÉMOINS DE SURCHAUFFE DU MOTEUR

TÉMOIN DE TEMPÉRATURE EXCESSIVE (BLOC-INSTRUMENTS DE SÉRIE)

Le témoin de température excessive sur le bloc-instruments de série *s'allumera* lorsque le moteur surchauffe. Prenez les mesures requises pour refroidir le moteur. Consultez la page 76. Le témoin *clignotera* lorsque la température du moteur atteint des niveaux critiques. *Arrêtez le moteur immédiatement.*



AVERTISSEMENT DE SURCHAUFFE (PIDD)

L'échelle de température du moteur ① située à droite de l'écran PIDD passe au **ROUGE** et le témoin de vérification de température du moteur ② situé en haut à gauche de l'écran s'allume lorsque le moteur surchauffe. Prenez les mesures requises pour refroidir le moteur. Consultez la page 76. Le témoin *clignotera* lorsque la température du moteur atteint des niveaux critiques. **Arrêtez le moteur immédiatement.**



Pour en savoir plus, consultez le manuel d'utilisation du PIDD.

MODES DE PROTECTION DE LA TEMPÉRATURE DU MOTEUR	
Témoin de surchauffe	Seuil*
ALLUMÉ	Allumage du témoin : Ralenti = 94 °C (201 °F), pleins gaz = 85 °C (185 °F)
CLIGNO-TANT	Clignotement du témoin, arrêt du moteur : Ralenti = 102 °C (215,6 °F), pleins gaz = 94 °C (201 °F)
* Seulement les paramètres minimum (ralenti) et maximum (pleins gaz) sont indiqués.	

TÉMOIN CLIGNOTANT

Les témoins qui clignotent indiquent que le fonctionnement continu peut causer des dommages graves au moteur. Le système de gestion du moteur réduira automatiquement la puissance motrice et causera un raté d'allumage. Arrêtez le moteur *immédiatement*. Laissez refroidir le moteur.

AVIS
Si la surchauffe du moteur semble être causée par une condition autre qu'un refroidissement inadéquat, le concessionnaire POLARIS peut effectuer cet entretien.

MESURES À PRENDRE POUR REFROIDIR LE MOTEUR

Si le moteur surchauffe, prenez immédiatement les mesures requises pour refroidir le moteur.

- Conduisez dans la neige poudreuse.
- Observez le niveau du liquide de refroidissement. *N'ouvrez pas le bouchon à pression pendant que le moteur est chaud.*
- Arrêtez le moteur et laissez-le refroidir.
- Ajoutez du liquide de refroidissement si le niveau est bas. *N'ajoutez pas de liquide de refroidissement pendant que le moteur est chaud. Attendez que le moteur se refroidisse avant d'ajouter du liquide de refroidissement.*
- Si une motoneige est munie de grattoirs de glissière, assurez-vous qu'ils sont ouverts.

AVIS
Si vous devez continuer à conduire pendant que le témoin lumineux est <i>allumé</i> , conduisez lentement et arrêtez le moteur souvent pour le laisser refroidir.

UN RÉGLAGE PARFAIT

GUIDE DE RÉGLAGE RAPIDE DE LA SUSPENSION

Les suspensions avant et arrière de cette motoneige AXYS sont faciles à régler. Rappelez-vous trois étapes simples :

1. Conduisez votre motoneige.
2. Réglez le *ressort d'amortisseur arrière de chenille* pour mettre au point *l'équilibre du véhicule* (pression des skis et transfert de poids).
3. Réglez les *cliquets d'amortisseur* (le cas échéant) pour mettre au point la *qualité de conduite* (ferme ou souple).

Étape 1 : Conduisez votre motoneige.

Conduisez la motoneige sur différents terrains pour vérifier les réglages existants de la suspension avant d'effectuer des changements.

Étape 2 : Réglez le ressort d'amortisseur arrière de chenille pour mettre au point l'équilibre du véhicule.

Après la conduite, vous devriez pouvoir déterminer si la motoneige a besoin de plus ou moins de transfert.

- Pour obtenir plus de transfert, *réduisez la* précharge du ressort de chenille arrière.
- Pour obtenir moins de transfert, *augmentez la* précharge du ressort de chenille arrière.

Si vous préférez que la direction de votre motoneige soit plus légère, diminuez la précharge du ressort arrière de chenille ou augmentez la précharge du ressort de l'amortisseur avant de chenille.

Étape 3 : Réglez les cliquets d'amortisseur (le cas échéant) pour mettre au point la qualité de conduite.

Pour les modèles équipés d'amortisseurs monotubes, réglez toujours la précharge du ressort de l'amortisseur arrière de chenille afin d'accroître la résistance au talonnement.

Pour les modèles équipés de cliquets d'amortisseur, vous pouvez régler les cliquets pour contrôler le talonnement et ajuster le confort du conducteur.

UN RÉGLAGE PARFAIT

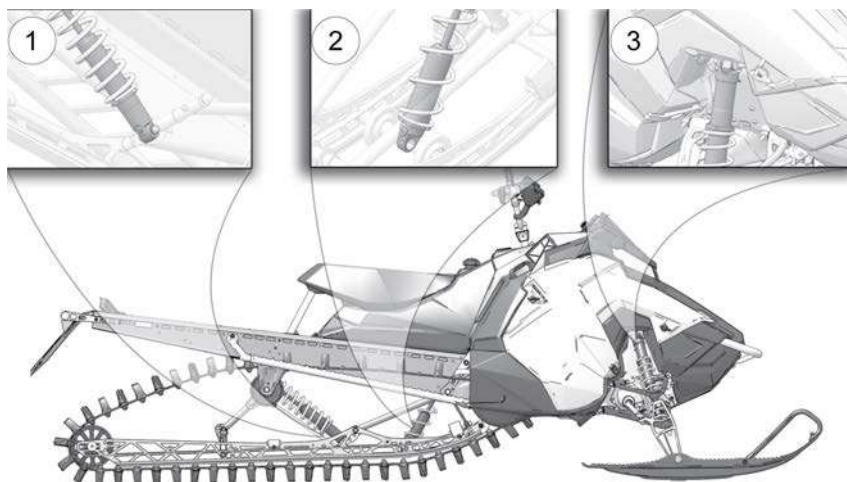
- Tournez le cliquet dans le sens antihoraire pour réduire l'amortissement et obtenir une conduite plus souple.
- Tournez le cliquet dans le sens horaire pour accroître l'amortissement et obtenir une conduite plus ferme et moins de talonnement.
- Pour les modèles avec un amortissement de compression à vitesse haute/basse, réglez la commande de réglage de basse vitesse en premier. Si la conduite désirée n'est pas obtenue, réglez la commande de réglage à haute vitesse pour améliorer la conduite.

AVIS

Réglez toujours le cliquet d'au moins un clic en dessous de la conduite la plus ferme (sens horaire maximum) sinon les amortisseurs subiront des dommages.

Faites un essai de conduite de la motoneige et continuez à régler le ressort et le cliquet jusqu'à ce que vous obteniez la conduite parfaite.

EMPLACEMENT DES AMORTISSEURS



- ① Amortisseur arrière de chenille
- ② Amortisseur avant de chenille
- ③ Amortisseurs (IFS) avant

AMORTISSEMENT DE COMPRESSION DE L'AMORTISSEUR

Amortissement de compression de l'amortisseur disponible pour les SKS, RMK KHAOS et en option pour les PRO-RMK.

Le réglage principal de l'équilibrage général du véhicule est la précharge du ressort RTS. Effectuez ce réglage en premier. Après avoir réglé la précharge du ressort RTS à votre convenance, il est possible de régler l'amortissement de compression pour contrôler la qualité de conduite et la résistance au talonnement.

L'amortissement de compression peut être réglé sur la suspension avant et arrière. Réglez de deux clics à la fois, puis faites un essai de conduite. Lors du réglage de la suspension avant, réglez toujours les deux cliquets de manière égale.

Pour cesser le talonnement de la suspension avant ou arrière (conduite plus ferme), tournez les cliquets de deux clics dans le sens horaire (vue du haut du cliquet) et ensuite faites un essai de conduite. Répétez le réglage jusqu'à ce que le talonnement cesse et la qualité de conduite désirée soit atteinte.

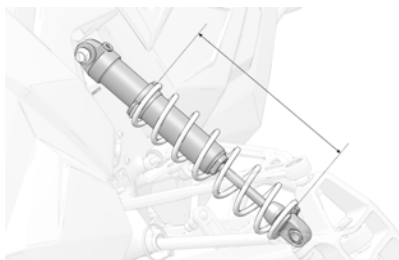
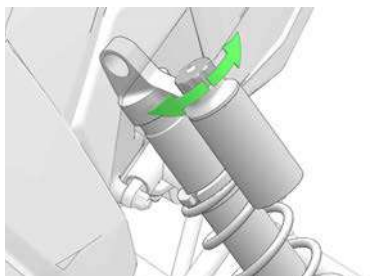
Pour rendre la conduite plus souple au niveau de la suspension avant ou arrière, tournez les cliquets de deux clics dans le sens antihoraire et ensuite faites un essai de conduite. Répétez le réglage jusqu'à obtenir la qualité de conduite désirée.

RÉGLAGES D'AMORTISSEUR DE LA SUSPENSION AVANT (IFS)

Réglez toujours la précharge des ressorts d'amortisseur après avoir retiré le poids du véhicule de l'amortisseur et alors que celui-ci est complètement déployé.

Pour réinitialiser les cliquets IFS, faites tourner le cliquet jusqu'au niveau complètement ferme, puis desserrez du même nombre de clics pour chaque amortisseur.

Pour les modèles équipés d'un réglage de la vitesse de compression haute/basse, consultez la page 86.



RÉGLAGE DE RESSORT D'AMORTISSEUR D'IFS

IMPORTANT

La longueur du ressort d'amortisseur d'IFS installé en usine est égale à la longueur au repos maximale installée.

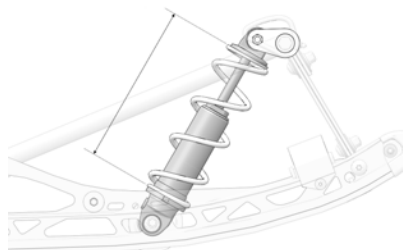
RESSORT D'USINE	LONGUEUR D'INSTALLATION EN USINE	LONGUEUR D'INSTALLATION MINIMALE
Monotube PRO-RMK	26 cm (10,25 po)	24,8 cm (9,75 po)
RMK KHAOS	26 cm (10,25 po)	24,8 cm (9,75 po)
SKS/PRO-RMK avec cliquet	26 cm (10,25 po)	24,8 cm (9,75 po)

RÉGLAGES EN USINE DU CLIQUET DU RÉSERVOIR EXTERNE DE L'IFS

MODÈLE	RÉGLAGE DU CLIQUET (À PARTIR DU NIVEAU COMPLÈTEMENT FERME)
PRO-RMK avec cliquet	10
RMK KHAOS	Haute vitesse : 4 Basse vitesse : 6
SKS	10

RÉGLAGES DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR AVANT DE CHENILLE

Les réglages en usine combinés aux réglages du conducteur sur le ressort de l'amortisseur arrière de chenille (RTSS), devraient être suffisants pour procurer la meilleure expérience de conduite à la plupart des conducteurs. Le réglage principal de l'équilibrage général du véhicule est la précharge RTSS. Effectuez ce réglage en premier. Pour les modèles équipés d'un réglage de la vitesse de compression haute/basse, consultez la page 86.



Régalez toujours la précharge des ressorts d'amortisseur après avoir retiré le poids du véhicule de l'amortisseur et alors que celui-ci est complètement déployé.

AVIS

Ne réglez jamais la précharge du ressort à une longueur d'installation supérieure à la longueur en usine ou inférieure à la longueur minimale indiquée dans le tableau suivant. La suspension pourrait être endommagée. Lorsque vous diminuez la précharge d'un ressort, assurez-vous d'effectuer au moins deux tours de précharge, afin de maintenir le dispositif de retenue contre le ressort.

UN RÉGLAGE PARFAIT

LONGUEUR DE L'AMORTISSEUR AVANT DE CHENILLE INSTALLÉ EN USINE

RESSORT D'USINE	LONGUEUR D'INSTALLATION MAXIMALE	LONGUEUR D'INSTALLATION MINIMALE
PRO-RMK	21,3 cm (8,375 po)	20,8 cm (8,2 po)
RMK KHAOS	16,5 cm (6,5 po)	15,9 cm (6,25 po)
SKS	21,3 cm (8,375 po)	20,8 cm (8,2 po)

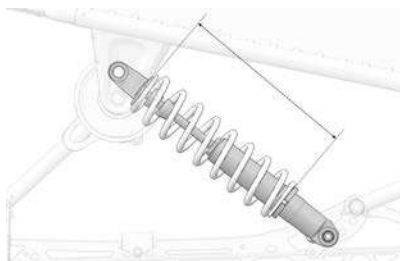
RÉGLAGES EN USINE DU CLIQUET D'AMORTISSEUR AVANT DE CHENILLE

MODÈLE	RÉGLAGE EN USINE DU CLIQUET (À PARTIR DU NIVEAU COMPLÈTEMENT FERME)
RMK KHAOS	Basse vitesse : 6 Haute vitesse : 4

RÉGLAGES DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE DE CHENILLE

Pour les conducteurs pesant entre 73 et 100 kg (160 et 220 lb), effectuez un essai de conduite en utilisant les réglages d'usine, puis affinez-les. Consultez les réglages initiaux dans le tableau de précharge d'amortisseur RTS.

Pour les conducteurs dont le poids ne se situe pas entre 73 et 100 kg (160 et 220 lb), utilisez la précharge réglée en usine aux longueurs d'installation suivantes comme point de départ, puis effectuez un essai de conduite avant de les affiner. Ne dépassez pas les exigences de longueurs d'installation minimales et maximales. Consultez les réglages initiaux dans le tableau de précharge d'amortisseur RTS.



Régalez toujours la précharge des ressorts d'amortisseur après avoir retiré le poids du véhicule de l'amortisseur et alors que celui-ci est complètement déployé. Il est possible de se procurer des ressorts plus fermes si les réglages des ressorts préchargés sont insuffisants pour les conducteurs de plus de 136 kg (300 lb). Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.

Pour les modèles équipés d'un réglage de la vitesse de compression haute/basse, consultez la page 86.

AVIS

N'installez pas de roues de support accessoires à l'intérieur des porteglossières si votre modèle est équipé d'un amortisseur arrière de chenille avec réservoir externe détaché sinon des dommages se produiront. Les grattoirs de glossière doivent être enlevés en premier car ils interfèrent avec les roues de support accessoires.

UN RÉGLAGE PARFAIT

RÉGLAGES EN USINE DU CLIQUET D'AMORTISSEUR ARRIÈRE DE CHENILLE

MODÈLE	RÉGLAGE DU CLIQUET (À PARTIR DU NIVEAU COMPLÈTEMENT FERME)
PRO-RMK avec cliquet	13
RMK KHAOS	Haute vitesse : 4 Basse vitesse : 6
SKS	13

Réglages initiaux de la précharge d'amortisseur RTS (Mesurez la longueur du ressort pendant que la suspension se trouve au-dessus du sol.)					
Poids du conducteur		Modèle	Longueur d'installation en usine		Longueur d'installation minimale
Pour les ressorts installés en usine					
< 73 kg	< 160 lb	SKS/PRO-RMK	27,3 cm	10,75 po	24,9 cm (9,8 po)
		RMK KHAOS	26,3 cm	10,375 po	24,9 cm (9,8 po)
		PRO-RMK 174	26,7 cm	10,5 po	24,4 cm (9,625 po)
73 à 100 kg	160 à 220 lb	SKS/PRO-RMK	*26,7 cm	*10,5 po	24,9 cm (9,8 po)
		RMK KHAOS	*26 cm	*10,25 po	24,9 cm (9,8 po)
		PRO-RMK 174	*26 cm	*10,25 po	24,4 cm (9,625 po)
100 à 127 kg	220 à 280 lb	SKS/PRO-RMK	25,7 cm	10,125 po	24,9 cm (9,8 po)
		RMK KHAOS	25,7 cm	10,125 po	24,9 cm (9,8 po)
		PRO-RMK 174	25,1 cm	9,875 po	24,4 cm (9,625 po)
127 à 154 kg	280 à 340 lb	SKS/PRO-RMK	24,9 cm	(9,8 po)	24,9 cm (9,8 po)

UN RÉGLAGE PARFAIT

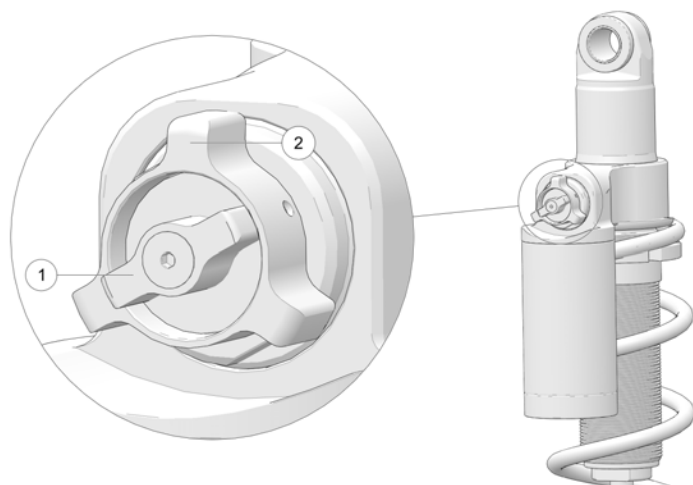
		RMK KHAOS	25,4 cm	10 po	24,9 cm (9,8 po)
		PRO-RMK 174	24,4 cm	9,625 po	24,4 cm (9,625 po)
* Réglage d'usine					
Pour des ressorts fermes optionnels de 4,46 kg/mm (250 lb/po) (Consultez votre concessionnaire.)					
113 à 136 kg	250 à 300 lb	TOUS	26 cm	10,25 po	25,4 cm (10 po)
136 à 159 kg	300 à 350 lb	TOUS	25,4 cm	10 po	

TROUSSES DE RESSORT DE TORSION ARRIÈRE

Tous les véhicules AXYS et MATRYX sont équipés de ressorts de suspension arrière de chenille standard de série. Pour personnaliser votre suspension, des trousse de ressort de torsion arrière peuvent être installées pour accommoder votre plage de poids de conducteur totale spécifique.

DESCRIPTION DE LA TROUSSE	NUMÉRO DE PIÈCE	PLAGE DE POIDS – KG
Ressort de série installé en usine	S.O.	64 à 118 kg
129/137 Service léger	2884973	0 à 82 kg
144/146 Service léger	2884974	0 à 82 kg
129/137 Service intense	2884975	100 à 159 kg
144/146 Service intense	2884976	100 à 159 kg
129/137 Service très intense	2884977	141 à 193 kg

RÉGLAGE DE LA COMPRESSION À HAUTE/BASSE VITESSE



RÉGLAGE DE LA COMPRESSION À BASSE VITESSE (NOIR)

Pour régler l'amortissement de compression à basse vitesse, procédez comme suit :

1. Tournez le cliquet intérieur ① dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement de compression.
2. Pour réduire l'amortissement de compression à haute vitesse, tournez le cliquet intérieur ① dans le sens antihoraire.

RÉGLAGE DE LA COMPRESSION À HAUTE VITESSE (ROUGE)

Pour régler l'amortissement de compression à haute vitesse, procédez comme suit :

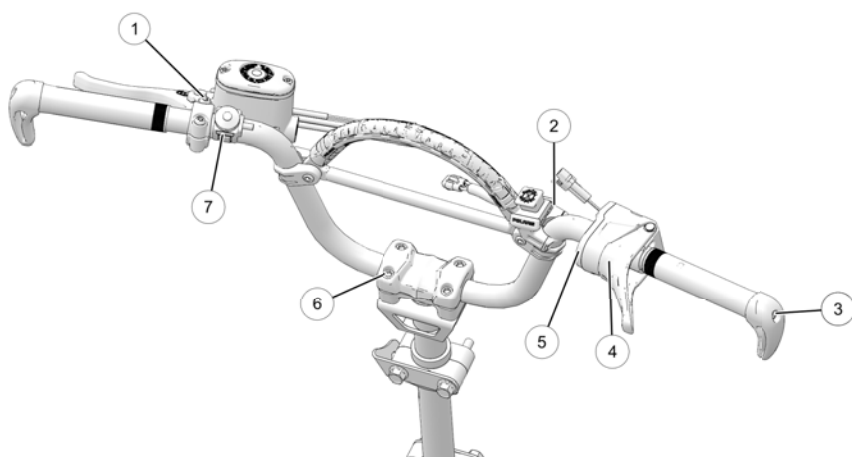
1. Tournez le cliquet extérieur ② dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement de compression.
2. Pour réduire l'amortissement de compression à haute vitesse, tournez le cliquet extérieur ② dans le sens antihoraire.

COUPLES DE SERRAGE DES FIXATIONS DES COMPOSANTS DU GUIDON

IMPORTANT

Le déplacement d'un composant du guidon avant d'avoir desserré ses vis/vis de pression peut causer l'apparition de rainures dans le guidon et compliquer la fixation du composant. Ne déplacez pas un composant du guidon avant d'avoir desserré ses vis de montage/vis de pression.

Soyez prudent pour ne pas endommager les fils du chauffe-mains/commutateur de frein lors du déplacement des composants.



COMPOSANT		COUPLE <i>NE SERREZ PAS TROP.</i>
①	Levier de frein/maître-cylindre	6,7 à 9 N·m (60 à 80 lb·po)
②	Vis de pression du commutateur auxiliaire d'arrêt du moteur	1,4 N·m (12 lb·po)
③	Vis de l'embout de guidon courbé	Aluminium : 13,5 N·m (10 lb·pi) Acier : 24 N·m (18 lb·pi)
④	Vis de pression du bloc de commande d'accélérateur	3 N·m (27 lb·po)
⑤	Vis de réglage du couvercle du bloc de commande d'accélérateur	0,7 N·m (6 lb·po)

UN RÉGLAGE PARFAIT

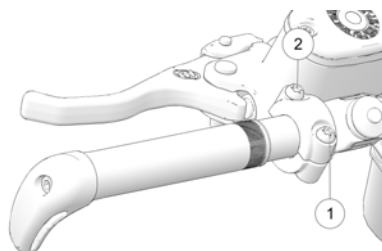
COMPOSANT		COUPLE <i>NE SERREZ PAS TROP.</i>
⑥	Vis/boulons de fixation de guidon	4 N·m (35 lb·po)
⑦	Vis du bouton PERC	4 N·m (35 lb·po)

ALIGNEMENT DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN CYCLONE

ATTENTION

Soyez prudent pour ne pas endommager les fils du chauffe-mains/commutateur de frein lors du déplacement des composants.

1. Desserrez les deux vis de montage.
2. Déplacez le maître-cylindre à la position voulue.
3. Serrez les vis selon les spécifications. Serrez d'abord la vis avant ①, puis la vis ② située près du réservoir. Ne serrez pas trop.



COUPLE

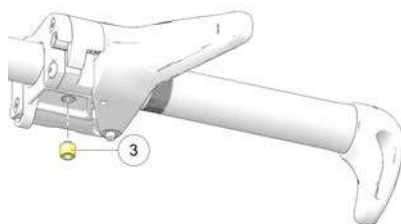
6,7 à 9 N·m (60 à 80 lb·po)

ALIGNEMENT DU BLOC DE COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR

AVIS

Soyez prudent pour ne pas endommager les fils du chauffe-mains lors du déplacement des composants.

1. Desserrez légèrement la vis de pression ③ à la base du boîtier.
2. Déplacez le bloc de commandes à la position voulue.
3. Serrez la vis selon les spécifications. Ne serrez pas trop.
4. Le moteur étant coupé, vérifiez le mouvement de la commande d'accélérateur après avoir serré la vis.

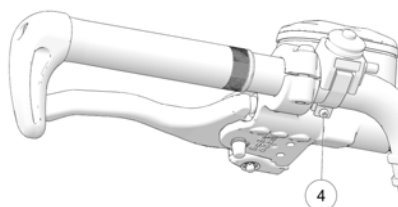


COUPLE

3 N·m (27 lb·po)

ALIGNEMENT DU BOUTON PERC

1. Desserrez la vis de montage ④.
2. Déplacez le bouton PERC à la position voulue.
3. Serrez la vis selon les spécifications. Ne serrez pas trop.

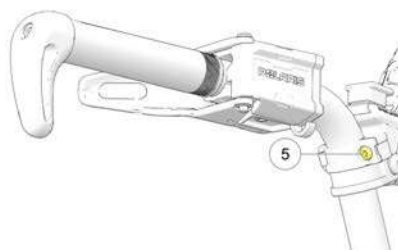


COUPLE

4 N·m (35 lb·po)

ALIGNEMENT DU COMMUTATEUR D'ARRÊT DU MOTEUR

1. Desserrez légèrement la vis de pression ⑤ à la base du boîtier.
2. Déplacez le commutateur à la position voulue.
3. Serrez la vis selon les spécifications. Ne serrez pas trop.



UN RÉGLAGE PARFAIT



ATTENTION

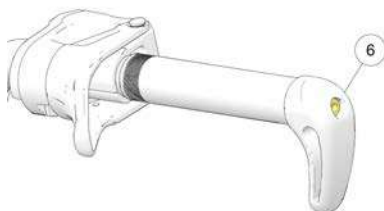
Le commutateur d'arrêt doit être positionné à un endroit facilement accessible.

COUPLE

1,4 N·m (12 lb·po)

ALIGNEMENT DE L'EMBOUT DE GUIDON COURBÉ

1. *Desserrez légèrement* la vis de serrage ⑥. *Ne retirez pas la vis.*
2. Tournez l'embout courbé à la position voulue.
3. Serrez la vis selon les spécifications. Ne serrez pas trop.



COUPLE

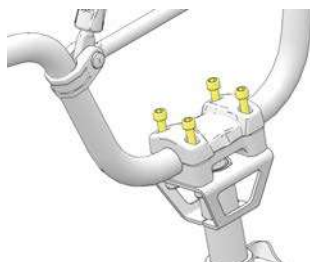
13,5 N·m (10 lb·pi)

RÉGLAGE DE L'ANGLE DU GUIDON


ATTENTION

Soyez prudent pour ne pas endommager les fils du chauffe-mains/commutateur de frein lors du déplacement des composants.

1. À l'aide d'une clé Allen, desserrez chacun des quatre écrous servant à attacher les boulons de fixation de guidon.
2. Réglez le guidon vers l'avant ou l'arrière à l'angle désiré.
3. Assurez-vous que le guidon, le levier de frein et la commande d'accélérateur fonctionnent bien et qu'ils n'entrent pas en contact avec le réservoir de carburant, le pare-brise ou une autre pièce de la motoneige lorsqu'ils sont tournés complètement vers la gauche ou la droite. Au besoin, réglez les commandes manuelles gauche et droite.
4. Serrez les écrous de fixation du guidon. Ne serrez pas trop.



COUPLE

4 N·m (35 lb·po)

LISSES AU CARBURE

Une lisse est une plaque remplaçable fixée sous le ski pour aider la motoneige dans les virages et empêcher l'usure du ski attribuable au contact direct avec la chaussée ou autre surface non recouverte de neige. Consultez la page 152.

AVIS

N'installez jamais des crampons sur cette motoneige. Des dommages se produiront.

ENGRENAGE DE LA CHAÎNE (LE CAS ÉCHÉANT)

Un capteur de vitesse mesure la vitesse du disque de frein sur l'arbre secondaire. Le système de gestion du moteur utilise ce signal pour déterminer la vitesse du véhicule.

Si des changements sont apportés au pignon de carter de chaîne supérieur ou inférieur, le système de gestion du moteur doit être mis à jour pour régler le nouveau rapport d'entraînement. Veuillez consulter votre concessionnaire POLARIS pour reprogrammer le calibrage du décalage de l'indicateur de vitesse si vous installez des pignons de carter de chaîne différents.

INSPECTIONS AVANT LA CONDUITE

LISTE D'INSPECTIONS AVANT LA CONDUITE

Inspectez tous les éléments sur la liste d'inspections pour assurer un fonctionnement et un état appropriés avant chaque utilisation de la motoneige. Les procédures figurent sur les sections référencées.

ÉLÉMENT	CONSULTEZ LA SECTION
Courroie d'entraînement ou courroie QUICKDRIVE	page 136
Système de direction	page 95
Corde du lanceur à rappel	page 99
Niveau de liquide de refroidissement	page 131
Niveau d'huile pour carter de chaîne (le cas échéant)	page 124
Niveau d'injection d'huile	page 110
Dispositif de verrouillage du frein de stationnement/levier de frein/système de freinage	page 96, page 97, et page 137
Commutateur d'arrêt auxiliaire (commutateur d'arrêt du moteur)	page 100
Contacteur d'allumage	page 100
Phare/feu arrière/feu d'arrêt	page 100
Boulons de montage de suspension	page 94
Lisses (barres d'usure)	page 152
Boulons de semelle et d'axe de ski	page 94
Fixations du capot et des panneaux latéraux	page 123
Commande d'accélérateur/interrupteur de sécurité	page 111
Boulon de roue libre arrière	page 147

INSPECTIONS AVANT LA CONDUITE

ÉLÉMENT	CONSULTEZ LA SECTION
Interrupteur/cordon coupe-contact (le cas échéant)	page 100
Alignement/état de la chenille	page 99 et page 149
État de la glissière	page 154

INSPECTION DE LA SUSPENSION AVANT LA CONDUITE

Les boulons et les écrous desserrés peuvent affecter la fiabilité de votre motoneige et entraîner des réparations et des durées d'indisponibilité inutiles. Avant d'entreprendre une randonnée en motoneige, une inspection visuelle permettra de déceler tout problème potentiel. Effectuez les vérifications suivantes chaque semaine ou avant d'entreprendre un long voyage.

ÉLÉMENT	CONSULTEZ LA SECTION
Vérifiez le serrage des boulons de montage de la suspension.	—
Vérifiez le serrage du boulon de roue libre arrière.	page 147
Vérifiez le serrage des contre-écrous des boulons de réglage de roue libre arrière.	—
Vérifiez l'état de la sangle de limitation du bras de torsion avant.	—
Vérifiez l'état des glissières.	page 154
Vérifiez la tension de la chenille.	page 147
Vérifiez l'état des lisses de ski.	page 152
Vérifiez le serrage des boulons des axes de ski.	—
Vérifiez le serrage des écrous des embouts de biellette de direction.	—

AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR

Avant de démarrer le moteur, tenez toujours compte de tous les avertissements de sécurité concernant le fonctionnement de votre motoneige. Ne démarrez jamais le moteur sans avoir vérifié le bon fonctionnement de tous les composants du véhicule.



AVERTISSEMENT

La conduite du véhicule avec des composants usés, endommagés ou défectueux pourrait causer des blessures graves ou la mort. Ne démarrez jamais le moteur sans avoir vérifié le bon fonctionnement de tous les composants du véhicule.

LISEZ ET COMPRENEZ VOTRE MANUEL D'UTILISATION

Veillez lire entièrement et consulter souvent le manuel d'utilisation. Le manuel est votre guide pour une expérience de conduite sécuritaire et agréable en motoneige.

SYSTÈME DE DIRECTION



AVERTISSEMENT

L'accumulation de neige et de glace peut nuire à la direction de votre motoneige, ce qui pourrait occasionner des blessures graves ou la mort. Évitez toute accumulation de neige ou de glace sous le capot.

Avant de mettre le véhicule en marche, tournez manuellement les skis vers la droite, puis vers la gauche, et assurez-vous que le braquage à gauche et à droite n'est pas entravé par de la neige ou de la glace. Si vous avez de la difficulté à le faire, retirez l'accumulation de neige et de glace qui pourrait obstruer la tringlerie de direction.

COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur et les freins représentent les principales commandes de votre motoneige. Assurez-vous toujours qu'elles fonctionnent correctement.

Appuyez sur la commande d'accélérateur afin de vous assurer que ce dernier fonctionne correctement et uniformément. Une fois relâchée, la commande doit revenir immédiatement à la position du ralenti sans se coincer ou hésiter. Si la commande d'accélérateur ne fonctionne pas en douceur ou si vous constatez un jeu excessif du levier, ne mettez PAS le moteur en marche. Faites réparer immédiatement la commande d'accélérateur.

INTERRUPTEUR DE SÉCURITÉ DE L'ACCÉLÉRATEUR

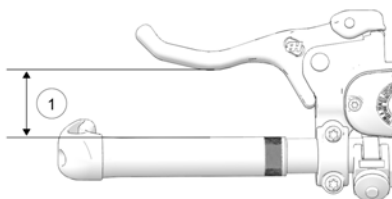
Vérifiez l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur avant de démarrer la motoneige.

FREINS

Vérifiez toujours le bon fonctionnement des pièces suivantes avant de démarrer le moteur.

COURSE DU LEVIER DE FREIN

Appuyez sur le levier de frein. Il ne doit pas s'approcher de la poignée à moins de 1,3 cm (1/2 po) ①. Une distance plus courte signifie que le niveau du liquide de freins est bas ou qu'il y a de l'air dans le circuit hydraulique. Consultez la section portant sur la purge des freins à la page 139. Votre concessionnaire peut vous aider.



SENSATION DU LEVIER

Si le levier de frein procure une sensation « spongieuse » lorsque vous l'actionnez, vérifiez l'état et le niveau du liquide de freins. Faites l'appoint de liquide selon le besoin. Consultez la section Liquide de freins pour les détails.



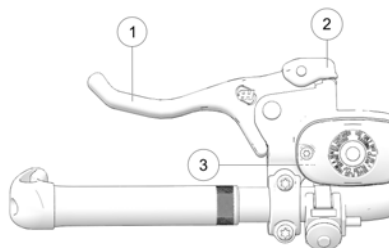
AVERTISSEMENT

L'utilisation continue de freins « spongieux » pourrait entraîner une défaillance complète du système de freinage, ce qui pourrait causer des blessures graves ou la mort. Au moindre signe de spongiosité, faire faire un entretien des freins.

DISPOSITIF DE VERROUILLAGE DU LEVIER DE FREIN DE STATIONNEMENT

Utilisez le dispositif de verrouillage du levier de frein de stationnement seulement lorsque vous désirez que la motoneige demeure immobile; par exemple, lorsque vous la stationnez dans une pente pendant une période de cinq minutes ou moins.

1. Levier de frein
2. Dispositif de verrouillage du levier de frein de stationnement
3. Couvercle/réservoir du maître-cylindre



DISPOSITIF DE VERROUILLAGE

Pour engager le verrou, appuyez suffisamment sur le levier de frein et poussez le dispositif de verrouillage vers l'avant. Tenez le dispositif vers l'avant et relâchez le levier de frein.

AVIS

Si vous serrez suffisamment le levier de frein, le dispositif de verrouillage reviendra facilement à sa position initiale. N'exercez pas une force excessive sur le dispositif car vous risquez de le briser.

Le témoin du frein de stationnement s'allume sur bloc-instruments lorsque le dispositif de verrouillage du levier de frein de stationnement est engagé et que le moteur est en marche. Ce témoin s'allumera également lorsque les freins de service sont actionnés. Si le témoin du frein de stationnement ne s'allume pas lorsque le frein de stationnement ou de service est engagé, faites réparer votre motoneige par votre concessionnaire.

DISPOSITIF DE DÉVERROUILLAGE

Pour desserrer le verrou du levier de frein, serrez suffisamment ce dernier. Le verrou revient en position déverrouillée.



AVERTISSEMENT

Si le dispositif de verrouillage du levier de frein de stationnement est partiellement ou complètement engagé pendant que vous conduisez votre motoneige, cela pourrait provoquer une surchauffe des freins et les endommager. Dans les cas extrêmes, cela pourrait causer un incendie, pouvant occasionner des blessures graves ou la mort. Assurez-vous toujours que le dispositif de verrouillage du levier est complètement déverrouillé avant de faire fonctionner la motoneige.

CHENILLE

Les dommages ou défauts de la chenille attribuables à un fonctionnement sur la glace ou à une lubrification inadéquate ont pour effet d'annuler la garantie de la chenille.



AVERTISSEMENT

Si vous conduisez une motoneige dont la chenille est endommagée, vous risquez d'accroître les risques de défaillance, ce qui peut occasionner une perte de contrôle entraînant des blessures graves ou la mort. Avant d'utiliser le véhicule, vérifiez toujours si la chenille présente des dommages.



AVERTISSEMENT

L'utilisation des produits de traction, par exemple des crampons, augmente les risques de dommages ou de défaillances de la chenille. La conduite à grande vitesse pendant une période prolongée avec une lubrification minimale pourrait causer de graves dommages aux tiges de chenille, aux bordures de la chenille et à d'autres pièces de la chenille. On parle de lubrification minimale lorsque le véhicule se déplace sur des plans d'eau gelée non recouverts de neige, sur des pistes glacées et non enneigées.

FIXATIONS DU CAPOT ET DES PANNEAUX LATÉRAUX



ATTENTION

Le capot et les panneaux latéraux de la motoneige protègent le conducteur des pièces mobiles. Ne conduisez jamais une motoneige dont le capot ou les panneaux latéraux sont ouverts ou enlevés. Assurez-vous toujours que le capot et les panneaux latéraux sont solidement en place avant de démarrer le moteur.

CORDE DU LANCEUR À RAPPEL

Inspectez la corde du lanceur à rappel et la poignée pour détecter tout signe d'usure excessive et assurez-vous que le nœud qui retient la corde à l'intérieur de la poignée est solide. En cas d'usure excessive, adressez-vous à votre concessionnaire POLARIS, qui peut procéder à son remplacement.

DÉMARRAGE DU MOTEUR ET VÉRIFICATION

Avant de démarrer le moteur, tenez toujours compte de tous les avertissements de sécurité concernant le fonctionnement de votre motoneige. N'engagez jamais le démarreur pendant que le moteur tourne. Ne démarrez jamais le moteur sans avoir vérifié le bon fonctionnement de tous les composants du véhicule. Consultez la page 95.

COMMUTATEUR D'ARRÊT DU MOTEUR

Vérifiez le bon fonctionnement du commutateur d'arrêt auxiliaire. Appuyez sur le commutateur pour arrêter le moteur. Tirez-le vers le haut pour redémarrer.

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Assurez-vous que le moteur s'arrête lorsque le contacteur d'allumage est à la position ARRÊT.

INTERRUPTEUR À CORDON COUPE-CONTACT (LE CAS ÉCHÉANT)

Si votre motoneige est dotée d'un interrupteur à cordon coupe-contact, retirez le cordon coupe-contact de l'interrupteur pour vous assurer que le moteur s'arrête immédiatement.

ÉCLAIRAGE

Vérifiez le phare (feux de route et feux de croisement), le feu arrière et le feu d'arrêt. Remplacez les ampoules brûlées avant la mise en marche.

RÉTROVISEURS (LE CAS ÉCHÉANT)

Réglez les rétroviseurs afin que vous puissiez les utiliser à votre avantage.

ZONE D'UTILISATION

Avant de conduire, vérifiez les environs. Soyez conscient des obstacles et assurez-vous que les autres personnes se trouvent à une distance sécuritaire de la motoneige.

FONCTIONNEMENT

DÉMARRAGE DU MOTEUR

IMPORTANT

Si vous engagez le démarreur pendant que le moteur tourne, vous CAUSEREZ des dommages graves au moteur, surtout si le moteur est en position de marche arrière. N'engagez jamais le démarreur pendant que le moteur tourne.

1. Mettez la clé à la position MARCHE.
2. Ramenez le commutateur d'arrêt du moteur à la position CONDUITE.
3. Si équipé d'un démarreur électrique, tournez la clé à la position DÉMARRAGE pour lancer le moteur. Relâchez la clé à la position MARCHE dès que le moteur démarre.
4. Si non équipée d'un démarreur électrique, saisissez la poignée du démarreur et tirez lentement jusqu'à ce que le lanceur à rappel soit engagé; tirez ensuite soudainement pour lancer le moteur.

CONSEIL

Ne tirez pas sur le câble du démarreur jusqu'au bout ou ne le laissez pas retourner rapidement dans son boîtier. Vous risquez de l'endommager.

5. Si le moteur ne démarre pas après quelques essais, appuyez légèrement sur l'accélérateur (ouverture de 0,6 cm [1/4 po] maximum) lorsque vous relancez le moteur. Lorsque le moteur se met en marche, relâchez *immédiatement* la commande de l'accélérateur.



ATTENTION

Pour éviter le risque de blessures ou de dommages au moteur, n'utilisez pas le démarreur électrique ou le câble du démarreur pendant que le moteur tourne.

AVIS

La conduite du véhicule immédiatement après le démarrage à froid pourrait endommager le moteur. Laissez réchauffer le moteur pendant plusieurs minutes avant de conduire le véhicule. Si vous tentez un démarrage à froid, le régime du moteur peut être légèrement saccadé pour protéger le moteur.

REDÉMARRAGE DU MOTEUR

Si le conducteur arrête le moteur en appuyant sur le commutateur d'arrêt du moteur, redémarrez le moteur en suivant la procédure de démarrage normale. Si le moteur ne démarre pas en suivant la procédure de démarrage normale :

1. Mettez le commutateur d'arrêt du moteur à la position ARRÊT.
2. Mettez la clé à la position ARRÊT.
3. Ces deux commandes étant à l'ARRÊT, serrez et maintenez l'accélérateur en position d'ouverture maximum des gaz.
4. Lancez le moteur plusieurs fois pour le dégager.
5. Relâchez complètement l'accélérateur.
6. Redémarrez le moteur en suivant la procédure de démarrage normale.

PÉRIODE DE RODAGE

RODAGE DU MOTEUR

IMPORTANT

Les moteurs dotés d'une pompe à huile électronique ne requièrent pas le mélange initial de carburant.

Une augmentation de température excessive pendant les trois premières heures de conduite endommagera les pièces du moteur présentant un jeu serré. Ne conduisez pas à pleins gaz ou à grande vitesse pendant les trois premières heures d'utilisation. Faites varier l'ouverture du papillon des gaz et la vitesse de la motoneige; vous réduirez ainsi la friction de toutes les pièces usinées présentant un jeu serré afin de les roder lentement sans les endommager.

AVIS

Le système de gestion du moteur AXYS utilise une période de rodage de l'injecteur de carburant et un programme d'enrichissement de la pompe à huile. Ces programmes de rodage sont d'une durée indépendante et s'arrêteront en fonction de la durée de marche du moteur. Indépendamment de ces caractéristiques automatiques de rodage du moteur et d'enrichissement, les procédures de rodage du moteur suivantes doivent être suivies lorsque le moteur est neuf ou révisé.

IMPORTANT

Ne mélangez jamais les marques d'huile. De violentes réactions chimiques peuvent bloquer le système d'injection et il peut y avoir de graves dommages au moteur. Les huiles peuvent aussi être incompatibles et pourraient provoquer la formation de boue, bloquer les filtres et réduire le débit de lubrifiant par temps froid. Toutes les huiles Polaris sont compatibles les unes avec les autres.

Redoublez de prudence au cours de la période de rodage. Vérifiez régulièrement les niveaux de liquide, les conduites et toutes autres pièces importantes de la motoneige.

PÉRIODES DE RODAGE DU MOTEUR

MODÈLES 600

FONCTION DE RODAGE	DURÉE DE MARCHÉ DU MOTEUR	DESCRIPTION
Injecteurs de carburant	2 heures *	5 % de carburant supplémentaire
Période d'enrichissement de la pompe à huile du moteur 600 AXYS	5 heures *	5 % d'alimentation en huile enrichie supplémentaire vers le moteur
* = Durée de marche totale du moteur à plus de 5 500 tr/min		

MODÈLES 850

FONCTION DE RODAGE	DURÉE DE MARCHÉ DU MOTEUR	DESCRIPTION
Injecteurs de carburant	2 heures *	2 % de carburant supplémentaire
Période d'enrichissement de la pompe à huile	10 heures *	15 % d'alimentation en huile enrichie supplémentaire vers le moteur
* = Durée de marche totale du moteur à plus de 3 500 tr/min		

SYSTÈME D'INJECTION D'HUILE

Vérifiez et remplissez toujours la bouteille d'huile lors de l'inspection avant la conduite et lorsque vous refaites le plein.

AVIS

Sans une lubrification adéquate, il peut y avoir de graves dommages au moteur. Après avoir fait le premier plein de carburant, vérifiez souvent le niveau de la bouteille d'huile. Si le niveau d'huile ne baisse pas, communiquez immédiatement avec votre concessionnaire ou un technicien certifié.

RODAGE DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

La période de rodage pour une nouvelle courroie d'entraînement est de 48 km (30 mi). Pendant ce temps, variez la position de la commande d'accélérateur à moins de 50 % et limitez l'usage du papillon des gaz au maximum de sa capacité.

Les nouvelles courroies d'entraînement doivent être nettoyées avec de l'eau tiède savonneuse et séchées à l'air avant leur usage.

Prenez toujours le temps de réchauffer la courroie et la transmission avant de faire fonctionner la motoneige. Dégagez la chenille et les skis du sol avant d'engager le papillon des gaz.

RODAGE DE LA COURROIE QUICKDRIVE

La période de rodage d'une nouvelle courroie QUICKDRIVE est de 160 km (100 mi). Au cours des 160 km (100 mi) de rodage de la courroie, le conducteur entendra un bruit produit par le système d'entraînement. Suivant la période de rodage, le son ressemblera à celui d'un carter de chaîne ordinaire.

Une mauvaise tension de la chenille peut entraîner des mouvements saccadés de la chenille, ce qui affectera la durabilité de la courroie QUICKDRIVE. Maintenez toujours une tension correcte de la chenille.

Au cours de la période de rodage, cette courroie libère un genre de fibres à l'intérieur et autour du système d'entraînement. Utilisez un chiffon d'atelier sec pour enlever le résidu.

Lorsque vous roulez à haute vitesse ou en situation de traction difficile, arrêtez-vous de temps en temps pour permettre à la motoneige de refroidir. Ceci aidera la courroie QUICKDRIVE à atteindre une performance maximale et va aussi roder correctement le moteur, la courroie d'entraînement et les pignons.

Le rodage sur sentier devrait être effectué à une vitesse qui n'excède pas 80 km/h (50 mi/h).

Faites toujours attention lorsque vous effectuez des sauts et atterrissages en motoneige. Évitez d'atterrir en appuyant sur l'accélérateur. Un dommage causé à tout composant suite à une utilisation incorrecte ou abusive ne sera pas couvert par la garantie.

RÉCHAUFFEMENT DE LA CHENILLE



AVERTISSEMENT

Une chenille lâche ou la projection de débris pourrait entraîner des blessures graves ou la mort. Éloignez-vous de l'avant de la motoneige et de la chenille en mouvement. Ne soulevez jamais la motoneige ou ne vous tenez pas à l'arrière pendant que vous réchauffez la chenille. N'actionnez pas trop la commande d'accélérateur pendant la période de réchauffage ou lorsque la chenille ne repose pas sur le sol. Utilisez un support arrière stable.



AVERTISSEMENT

L'utilisation des produits de traction, par exemple des crampons, des déglaceurs, etc., augmente les risques de dommages ou de défectuosité de la chenille. Une telle utilisation pourrait provoquer une perte de contrôle, occasionnant des blessures graves ou la mort. Avant de conduire la motoneige, vérifiez toujours si la chenille présente des dommages.

Veuillez suivre ces étapes afin d'assurer un réchauffage approprié du moteur, du train d'entraînement et de la chenille.

1. Supportez l'arrière de la motoneige au niveau du pare-chocs arrière à l'aide d'un support de motoneige adéquat. La chenille doit être à environ 10 cm (4 po) au-dessus du sol.
2. Démarrez le moteur et laissez-le se réchauffer pendant deux à trois minutes.
3. Actionnez brusquement la commande d'accélérateur et laissez la chenille effectuer plusieurs tours.

CONSEIL

Plus il fait froid à l'extérieur, plus il faut de temps pour bien réchauffer la chenille.

4. Relâchez la commande d'accélérateur, freinez, arrêtez le moteur et baissez la motoneige au sol.
5. Saisissez les skis par les arceaux avant et bougez-les de chaque côté pour dégager la neige et la glace.

REFROIDISSEMENT DE LA GLISSIÈRE ET DE LA CHENILLE

AVIS

Si la lubrification et le refroidissement sont insuffisants, il y aura surchauffe de la glissière et de la chenille, ce qui entraînera une usure et une défaillance prématurées. Réduisez votre vitesse et circulez fréquemment dans la neige fraîche afin d'assurer une lubrification et un refroidissement adéquats de la glissière et des surfaces de la chenille. Évitez de conduire la motoneige sur la glace, les surfaces de neige compactée ou la chaussée.

GRATTOIRS DE GLISSIÈRE

Certains modèles sont équipés de grattoirs de glissière pour empêcher la surchauffe lors de la conduite sur la glace ou la neige compactée.

AVIS

N'installez pas des roues de support accessoires à l'intérieur des porte-glissières si votre modèle est équipé d'un amortisseur arrière de chenille avec réservoir externe détaché sinon des dommages se produiront. Les grattoirs de glissière doivent être retirés, car ils interfèrent avec les roues de support accessoires.

FONCTIONNEMENT DES CHENILLES À CRAMPONS PROFONDS

Les chenilles à crampons profonds sont conçues spécifiquement pour une utilisation en neige profonde. Le fait de conduire avec une chenille à crampons profonds sur une neige peu profonde, sur des sentiers de neige compactée, sur la glace ou à des vitesses élevées constantes peut entraîner une surchauffe de la chenille, le détachement de crampons ou l'endommagement des glissières. *Les dommages à la chenille attribuables à une surchauffe de la chenille ou au détachement de crampons ne sont pas couverts en vertu de la politique de la garantie limitée POLARIS.*

Ne dépassez jamais les vitesses maximales constantes recommandées indiquées pour les chenilles à crampons profonds suivantes.

Type de chenille à crampons profonds	Vitesse constante maximale
Peak (2,25 po)	110 km/h (70 mi/h)
Series 5.1 (2,4 po)	110 km/h (70 mi/h)

Series 6 (2,6 po)	95 km/h (60 mi/h)
Series 7 (3,0 po)	95 km/h (60 mi/h)
Series 8 (2,75 po)	95 km/h (60 mi/h)

CARBURANT



AVERTISSEMENT

L'essence est extrêmement inflammable et explose dans certaines conditions.

- Faites toujours preuve de la plus grande prudence lors de la manutention d'essence.
- Ajoutez toujours du carburant à l'extérieur ou dans un endroit bien aéré.
- Arrêtez toujours le moteur avant d'ajouter du carburant.
- Ne remplissez pas trop le réservoir. Ne remplissez pas le goulot de remplissage.
- Ne fumez pas et ne tolérez pas de flammes nues ou d'étincelles lorsque vous ajoutez du carburant ou dans un lieu d'entreposage d'essence.
- Si l'essence entre en contact avec la peau ou les vêtements, lavez immédiatement à l'eau et au savon, puis changez de vêtements.
- Ne démarrez jamais le moteur ou ne le laissez jamais tourner dans un endroit clos. Les échappements des moteurs à essence sont nocifs et peuvent causer une perte de conscience ou la mort en peu de temps.



AVERTISSEMENT

Les gaz d'échappement de ce produit contiennent des produits chimiques susceptibles de causer le cancer, des anomalies congénitales ou de nuire au système reproducteur. Ne faites fonctionner ce véhicule qu'à l'extérieur ou dans des endroits bien aérés.

RECOMMANDATION CONCERNANT LE CARBURANT

AVIS

Une exposition prolongée à des produits pétroliers peut endommager la peinture. Lorsque vous manipulez du carburant, protégez toujours les surfaces peintes de la motoneige.

FONCTIONNEMENT

CARBURANT POUR MODÈLES NORD-AMÉRICAINS

Pour une performance de pointe, POLARIS recommande d'utiliser un carburant frais non oxygéné à indice d'octane de 91 ou plus. Même si un carburant d'indice d'octane de 87 peut être utilisé, le rendement du moteur et l'économie de carburant seront réduits. N'utilisez JAMAIS des carburants sans plomb d'un taux d'éthanol de E15 ou E85 car des dommages graves au moteur peuvent survenir.

IMPORTANT

N'utilisez JAMAIS de carburant qui contient plus de 10 pour cent d'éthanol, incluant l'éthanol E85 ou E15 88, dans votre motoneige.

EXIGENCE	MODÈLES 600/850
Carburant minimum	87 E10 (R+M)/2
Économie de carburant	S.O.
Carburant de performance maximale	91 E0 (R+M)/2
Réglage du sélecteur de carburant dans le bloc-instruments*	• <i>Carburant 91+ E0</i> = MODE 91 SUPER • <i>TOUT E10 OU carburant INCONNU</i> = MODE 87 ÉTHANOL
* = Lorsque le type de carburant dans le réservoir est inconnu, Polaris recommande de régler le sélecteur de carburant au mode E10 – 87 ÉTHANOL.	

CARBURANT POUR MODÈLES INTERNATIONAUX

Pour une performance de pointe, POLARIS recommande d'utiliser une essence de type E10 d'indice d'octane de 95 ou plus. Si un carburant d'indice d'octane inférieur est utilisé, le rendement du moteur et l'économie de carburant seront réduits. N'utilisez pas une essence dont l'indice en éthanol est supérieur au E10.

EXIGENCE	MODÈLES 600/850
Carburant minimum	95 RON E10
Économie de carburant	S.O.
Carburant de performance maximale	95 RON E0

EXIGENCE	MODÈLES 600/850
Réglage du sélecteur de carburant dans le bloc-instruments*	• Carburant 91+ E0 = MODE 91 SUPER • TOUT E10 OU carburant INCONNU = MODE 87 ÉTHANOL
* = Lorsque le type de carburant dans le réservoir est inconnu, Polaris recommande de régler le sélecteur de carburant au mode E10 – 87 ÉTHANOL.	

ANTIGELS POUR SYSTÈME D'ALIMENTATION

Si vous utilisez un carburant sans éthanol (parfois étiqueté comme « non oxygéné »), POLARIS recommande d'utiliser régulièrement un antigel pour système d'alimentation à base d'isopropyle. Ajoutez de 8 à 16 mL par litre (1 à 2 oz par gallon US) d'essence pour éviter tout dommage attribuable au gel du système d'alimentation. N'utilisez jamais d'antigels ou d'additifs contenant du méthanol. POLARIS recommande l'utilisation du traitement de carburant Carbon Clean.

IMPORTANT
Si vous utilisez du carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol (quelquefois dénommé « oxygéné »), n'ajoutez pas d'antigels ou d'additifs contenant un type d'alcool quelconque. L'ajout d'un antigel à des carburants oxygénés peut causer des dommages graves au moteur.

HUILE

RECOMMANDATIONS D'HUILE

AVIS
NE mélangez JAMAIS les marques d'huile ou n'utilisez JAMAIS une huile non recommandée. Le mélange d'huiles ou l'utilisation d'une huile non recommandée peut causer des dommages au moteur.

- Pour une performance de pointe, Polaris recommande d'utiliser l'huile moteur entièrement synthétique pour moteur à deux temps **VES**.
- Pour un fonctionnement de haute performance ou un fonctionnement dans des conditions arctiques (-40 °C/-40 °F), utilisez l'huile moteur entièrement synthétique pour moteur à deux temps **VES Extreme**.
- Au lieu de l'huile de marque VES, utilisez l'huile moteur à mélange synthétique pour moteur à deux temps Polaris Blue.

FONCTIONNEMENT

IMPORTANT

Certaines huiles moteur pour moteur à deux temps non recommandées, spécialement celles qui sont formulées pour un usage par temps chaud, peuvent ne pas posséder des propriétés de point d'écoulement par temps froid appropriées. Ces huiles peuvent augmenter l'effort de traction de corde du lanceur à rappel en présence de températures froides/inférieures au point de congélation et causer une injection de carburant excessive et un encrassement des bougies subséquent.

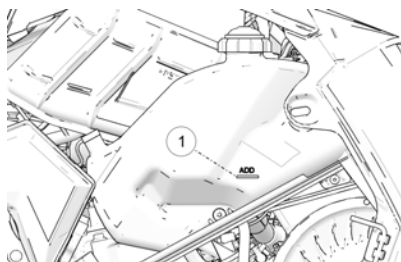
BAS NIVEAU D'HUILE

AVIS

Le témoin de niveau d'huile ne s'allume pas à moins que le moteur soit complètement mis en marche.

Gardez toujours le niveau d'huile entre le repère « ajouter » et le goulot de remplissage. Ne remplissez pas le goulot de remplissage.

1. Arrêtez immédiatement le moteur si le témoin lumineux de bas niveau d'huile s'allume.
2. Retirez le panneau latéral gauche.
3. Observez le niveau d'huile dans la bouteille d'huile.
4. Faites l'appoint d'huile selon le besoin avant la conduite.



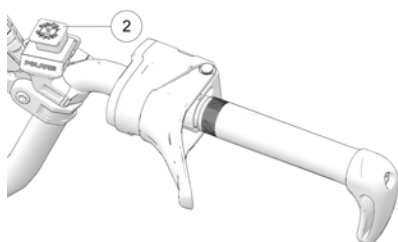
AVIS

L'utilisation de la motoneige sans lubrification appropriée peut entraîner des dommages graves au moteur. Vérifiez toujours le niveau de l'huile lorsque vous ajoutez du carburant. Faites l'appoint d'huile selon le besoin.

Le bouchon de la bouteille d'huile est ventilé pour faciliter le déversement. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider avec les pièces de rechange recommandées.

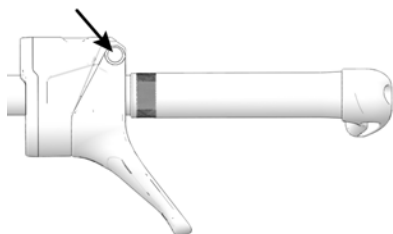
COMMUTATEUR D'ARRÊT DU MOTEUR

Poussez sur le commutateur d'arrêt du moteur ② pour fermer l'allumage et arrêter le moteur rapidement. Tirez le commutateur vers le haut à la position CONDUITE pour redémarrer.



INTERRUPTEUR DE SÉCURITÉ DE L'ACCÉLÉRATEUR

L'interrupteur de sécurité de l'accélérateur est conçu pour arrêter le moteur dès qu'aucune pression n'est exercée sur la commande d'accélérateur et que le câble d'accélérateur ou le tiroir d'accélérateur ne reviennent pas à leur position normalement fermée.



AVERTISSEMENT

En utilisant la motoneige alors que l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur est défectueux, vous risquez de vous blesser gravement ou mortellement en cas d'accident. Si l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur n'arrête pas le moteur lors d'une défaillance du système d'accélération ou du carburateur, appuyez immédiatement sur le commutateur d'arrêt du moteur. Ne redémarrez le moteur qu'après avoir fait corriger la défectuosité par votre concessionnaire.

Avant le fonctionnement, testez quotidiennement l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur.

1. Asseyez-vous sur le siège.
2. Démarrez le moteur et laissez-le fonctionner au ralenti.
3. Immobilisez la tige de la commande d'accélérateur en exerçant une pression sur le tourillon dans le sens indiqué sur l'illustration.
4. Appuyez légèrement sur l'accélérateur. Lorsqu'il fonctionne correctement, l'interrupteur doit arrêter le moteur.

COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR

AVERTISSEMENT

Un fonctionnement incorrect de la commande d'accélérateur peut provoquer un comportement erratique et une perte de contrôle de la motoneige, ce qui peut causer des blessures graves ou la mort. Si la commande d'accélérateur ne fonctionne pas correctement, ne démarrez PAS le moteur.

Si le moteur s'arrête brusquement lorsque vous relâchez la commande d'accélérateur :

1. Tournez le contacteur d'allumage à la position ARRÊT.
2. Inspectez le câble d'accélérateur et le carburateur/corps d'accélérateur pour trouver ce qui a actionné l'interrupteur de sécurité.
3. Vérifiez la commande d'accélérateur en la serrant et en la relâchant à plusieurs reprises. La commande et le câble doivent revenir rapidement et complètement à la position du ralenti.
4. Si la commande d'accélérateur fonctionne correctement, tournez le contacteur d'allumage à la position MARCHE et poursuivez les procédures de démarrage normales.
5. Si le moteur ne démarre pas, votre concessionnaire POLARIS agréé peut effectuer cet entretien.

Un jeu excessif du câble d'accélérateur peut provoquer l'actionnement de l'interrupteur de sécurité, empêchant ainsi le moteur de démarrer. Si cela se produit, ramenez la motoneige à un concessionnaire POLARIS agréé pour la faire réparer.

En cas d'urgence, s'il est nécessaire de démarrer le moteur, vous pouvez déconnecter l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur et le commutateur d'arrêt du moteur du faisceau de fils. Lorsque ces commutateurs sont débranchés, il faut se servir du contacteur à clé pour arrêter le moteur. Ne continuez PAS de conduire la motoneige lorsque l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur est déconnecté. Retournez le plus rapidement possible la motoneige à un concessionnaire POLARIS agréé pour la faire réparer.

COMMANDE DE MARCHÉ ARRIÈRE ÉLECTRONIQUE POLARIS (PERC)

AVERTISSEMENT

La marche arrière inadéquate, même à basse vitesse, peut provoquer une perte de contrôle et causer des blessures graves ou la mort. Le carter de chaîne ou la boîte de vitesses risque de subir des dommages si les vitesses sont changées pendant que le moteur fonctionne au-dessus régime de ralenti.

- Passez en marche arrière ou de la marche arrière seulement lorsque la motoneige est arrêtée et lorsque le régime du moteur est au ralenti.
- Regardez derrière le véhicule avant de reculer et durant cette manœuvre.
- Évitez les virages serrés.
- Actionnez lentement la commande d'accélérateur.

La marche arrière électronique ne fonctionne que lorsque le régime du moteur est inférieur à 3 000 tr/min.

ATTENTION

Si vous engagez le démarreur pendant que le moteur tourne, vous CAUSEREZ des dommages graves au moteur, surtout si le moteur est en position de marche arrière. N'engagez jamais le démarreur pendant que le moteur tourne.

IMPORTANT

Le cas échéant, fixez les grattoirs de glissière sur les porte-glissières pour éviter qu'ils plient pendant la marche arrière.

EMBRAYAGE DE LA MARCHÉ ARRIÈRE

1. Arrêtez la motoneige et laissez le moteur tourner au ralenti.
2. Assurez-vous que l'arrière du véhicule est bien dégagé.
3. Appuyez pendant une seconde sur le bouton jaune de marche arrière du côté gauche des commandes, puis relâchez-le. Le régime du moteur diminuera automatiquement et le moteur passera en marche arrière. Un témoin de marche arrière clignotera sur le bloc-instruments pour indiquer que la boîte de vitesses est en marche arrière.
4. Appuyez lentement sur l'accélérateur pour vous assurer que la boîte de vitesses est en marche arrière. En marche arrière, le régime maximum du moteur est de 5 000 tr/min.

FONCTIONNEMENT

CONSEIL

Si le moteur s'arrête, la motoneige sera en marche avant lorsqu'elle sera redémarrée.

DÉBRAYAGE DE LA MARCHÉ ARRIÈRE

1. Arrêtez la motoneige et laissez le moteur tourner au ralenti.



ATTENTION

Si vous engagez le démarreur pendant que le moteur tourne, vous CAUSEREZ des dommages graves au moteur, surtout si le moteur est en position de marche arrière. N'engagez jamais le démarreur pendant que le moteur tourne.

2. Appuyez pendant une seconde sur le bouton jaune de marche arrière, puis relâchez-le. Le régime du moteur ralentira et la motoneige sera en marche avant. Le témoin s'éteindra sur le bloc-instruments.
3. Appuyez lentement sur l'accélérateur pour vous assurer que le véhicule est en marche avant.

ARRÊT D'URGENCE

Le tableau qui suit dresse une liste des méthodes permettant d'arrêter la motoneige lors d'une urgence.

SYSTÈME	RÔLE
Contacteur d'allumage	Coupe le circuit d'allumage.
Frein	Ralentit l'arbre secondaire.
Commutateur d'arrêt du moteur	Coupe le circuit d'allumage.
Interrupteur de sécurité de l'accélérateur	Coupe le circuit d'allumage.
Interrupteur à cordon coupe-contact (facultatif)	Coupe le circuit d'allumage.

ENTREPOSAGE QUOTIDIEN

À la fin de chaque randonnée, stationnez la motoneige sur une surface de niveau et soulevez l'arrière du véhicule à l'aide d'un support de chenille approprié. La chenille doit être suspendue d'environ 10 cm (4 po) au-dessus du sol.

Retirez la clé et protégez la motoneige à l'aide d'une housse.

REMORQUAGE

AVIS

Cette motoneige n'est pas conçue pour remorquer des motoneiges en panne ou d'autres objets. Ne remorquez pas en avec cette motoneige. Des dommages se produiront.

Si votre motoneige ne fonctionne pas et qu'elle doit être remorquée, et qu'il n'est pas possible d'utiliser une barre de remorquage rigide, attachez le câble de remorquage aux axes de ski (et non aux arceaux de ski) pour ne pas endommager les composants de la direction. Retirez la courroie d'entraînement avant le remorquage et demandez à un conducteur de prendre place sur la motoneige remorquée afin de freiner et diriger le véhicule au besoin.

AVIS

En remorquant une motoneige en panne alors que la courroie d'entraînement est en place, on peut endommager gravement le moteur et le système d'entraînement. Retirez toujours la courroie d'entraînement d'une motoneige en panne avant de la remorquer.

ENTRETIEN

INFORMATIONS SUR LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'ÉMISSIONS

Tout atelier de réparation reconnu ou toute personne qualifiée peut faire l'entretien, remplacer ou réparer les appareils ou systèmes de contrôle d'émissions sur votre motoneige. Un concessionnaire POLARIS agréé peut effectuer tout entretien requis pour votre véhicule. POLARIS recommande aussi les pièces POLARIS pour les réparations liées aux émissions; par contre, des pièces équivalentes pourraient aussi être utilisées pour réaliser de tels travaux. L'offre de pièces qui réduisent l'efficacité du système de contrôle d'émissions de la part d'un fournisseur du marché de pièces de rechange constitue un abus potentiel de la loi sur l'assainissement de l'air. La loi fédérale interdit de trafiquer le système de contrôle des émissions.

Les propriétaires sont responsables d'effectuer l'entretien prévu indiqué dans le présent manuel d'utilisation.

ÉTIQUETTE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

Au moment de l'achat, votre motoneige possède une étiquette sur le système de contrôle d'émissions et une étiquette suspendue d'informations sur le contrôle des émissions, installée en usine. Les lois de l'agence américaine de protection de l'environnement exigent la présence de ces étiquettes. L'étiquette de contrôle des émissions est apposée de façon permanente sur le côté droit du tunnel ou du couvercle du lanceur du moteur. L'étiquette sur le système de contrôle d'émissions ne doit pas être enlevée, même après l'achat de la motoneige. Vous pouvez retirer l'étiquette suspendue d'informations sur le contrôle des émissions qui sert uniquement à vous aider dans votre décision d'achat.

EXIGENCES D'ENTRETIEN DU SYSTÈME DE CONTRÔLE D'ÉMISSIONS

Votre motoneige est certifiée pour fonctionner avec du carburant d'un indice d'octane minimum de 87 (R+M)/2. Si votre motoneige est équipée d'un témoin lumineux de vérification du moteur et que celui-ci s'allume, vous devez apporter votre motoneige chez un concessionnaire qualifié pour un entretien de diagnostic. Les spécifications et les réglages pour les mises au point du moteur se trouvent dans le manuel d'entretien qui est disponible chez votre technicien d'entretien qualifié. La marche arrière (le cas échéant) ne doit pas être engagée durant la mise au point du moteur.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE

Veuillez lire la garantie limitée sur les émissions du moteur de la motoneige et la section sur l'entretien dans votre manuel d'utilisation. Vous êtes responsable de vous assurer que l'entretien spécifique est effectué. POLARIS vous recommande de communiquer avec un concessionnaire POLARIS agréé ou une autre personne qualifiée pour l'entretien qui pourrait être requis.

RAYONNEMENT NON IONISANT

Ce véhicule émet une certaine quantité d'énergie électromagnétique. Les personnes portant des dispositifs médicaux implantables actifs ou inactifs (tels que des dispositifs de surveillance ou de contrôle du cœur) doivent revoir les limitations de leurs dispositifs en considérant les normes et directives électromagnétiques relatives à ce véhicule.

PROGRAMME D'ENTRETIEN RECOMMANDÉ DE POLARIS

AVIS

Les composants chauds peuvent endommager le plastique. Assurez-vous toujours que le système d'échappement et le moteur sont refroidis avant d'incliner la motoneige sur le côté pour l'entretien ou l'inspection.

Pour de nombreux kilomètres de randonnée en motoneige sans problèmes, veuillez suivre le programme d'entretien recommandé et effectuer les vérifications indiquées dans le présent manuel. Consignez l'entretien et les réparations dans le Registre d'entretien à partir de la page 245.

Le programme d'entretien recommandé de votre motoneige prévoit une inspection d'entretien et de réparation après 240 km (150 mi), 800 km (500 mi) et 1 600 km (1 000 mi). Ces inspections doivent être effectuées par un technicien d'entretien qualifié. Pour un rendement optimum et une durée utile prolongée, continuez d'effectuer des vérifications d'entretien à intervalles de 1 600 km (1 000 mi).

Tous les frais pour la main-d'œuvre et les pièces de rechange nécessaires, à l'exception des réparations sous garantie autorisées, sont à la charge du propriétaire inscrit. Si, pendant la durée de la garantie, des pièces sont défectueuses à la suite de la négligence de la part du propriétaire d'effectuer l'entretien régulier recommandé, les frais de ces réparations seront de la responsabilité du propriétaire.

La sécurité revêt une importance vitale lorsque vous tentez de réparer ou de régler votre motoneige. Si vous n'êtes pas familier avec les procédures sécuritaires de réglage et de réparation et l'utilisation des outils, ou si vous n'êtes pas à l'aise pour effectuer vous-même ces tâches, confiez-les à un concessionnaire POLARIS agréé qui peut vous fournir tous les services nécessaires.

TABLEAU DES INTERVALLES D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Le tableau qui suit est un guide établi à partir de conditions de randonnée moyennes. Il peut être nécessaire d'augmenter la fréquence en fonction de vos conditions de randonnée. Lorsqu'une inspection indique la nécessité de remplacer des pièces, utilisez toujours des pièces POLARIS authentiques, disponibles auprès de votre concessionnaire POLARIS.

I – INSPECTER (NETTOYER, RÉGLER, SERRER, LUBRIFIER OU REMPLACER AU BESOIN) N – NETTOYER, R – REMPLACER, L – LUBRIFIER					
ÉLÉMENT	FRÉQUENCE				
	240 KM (150 MI)	800 KM (500 MI)	1 600 KM (1 000 MI)	3 200 KM (2 000 MI)	AVANT- SAISON
EMBRAYAGE					
Décalage de l'alignement de l'embrayage (sans courroie) (Consultez la page 143.)		I	I	I	
Courroie d'entraînement (état) (Consultez la page 143.)		I	I	I	I
Embrayages (Consultez la page 142.)		N	N	N	
Tension de la courroie		I	I	I	I
Demi-poulies (Consultez la page 142.)		I	I	I	I
REFROIDISSEMENT DU MOTEUR					
Supports du moteur		I	I	I	I
Corde du lanceur à rappel		I	I	I	I
Système d'échappement variable (VES) (moteur 600 uniquement)				N	
Niveau de liquide de refroidissement		I	I	I	I
Changement du liquide de refroidissement	R – Tous les 5 ans				
Tuyau de liquide de refroidissement		I	I	I	I

ENTRETIEN

I – INSPECTER (NETTOYER, RÉGLER, SERRER, LUBRIFIER OU REMPLACER AU BESOIN) N – NETTOYER, R – REMPLACER, L – LUBRIFIER					
ÉLÉMENT	FRÉQUENCE				
	240 KM (150 Mi)	800 KM (500 Mi)	1 600 KM (1 000 Mi)	3 200 KM (2 000 Mi)	AVANT- SAISON
Circulation du liquide de refroidissement		I	I	I	I
Fuites de liquide de refroidissement		I	I	I	I
Bougies (Consultez la page 128.)		I	I	R	I
Tuyau d'échappement (Consultez la page 134.)				I	I
Ressorts de retenue de l'échappement (Consultez la page 134.)		I	I	I	I
FREINS/ENTRAÎNEMENT FINAL					
Courroie QUICKDRIVE (Consultez la page 136.)	I	I	I	R	I
Tension de la chaîne d'entraînement	I	I	I	I	I
Acheminement de tuyau		I	I	I	I
État du tuyau		I	I	I	I
Fuites de liquide		I	I	I	I
Plaquettes de frein (Consultez la page 137.)		I	I	I	I
Disque de frein		I	I	I	I
Freins de stationnement		I	I	I	I
Système de freinage (Consultez la page 96 et la page 137.)					I
Liquide de freins (Consultez la page 138.)				I	
Huile pour carter de chaîne (le cas échéant)	I	R	I	R	I

I – INSPECTER (NETTOYER, RÉGLER, SERRER, LUBRIFIER OU REMPLACER AU BESOIN) N – NETTOYER, R – REMPLACER, L – LUBRIFIER					
ÉLÉMENT	FRÉQUENCE				
	240 KM (150 Mi)	800 KM (500 Mi)	1 600 KM (1 000 Mi)	3 200 KM (2 000 Mi)	AVANT- SAISON
GESTION DU CARBURANT					
Commande d'accélérateur (Consultez la page 112.)	I	I	I	I	I
Conduites de carburant		I	I	I	I
Conduites d'huile			I	I	I
Boîte à vent	I	I	I	I	I
ÉLECTRIQUE					
Arrêt auxiliaire (Consultez la page 100.)	I	I	I	I	I
Interrupteur de sécurité de l'accélérateur	I	I	I	I	I
Contacteur d'allumage	I	I	I	I	I
Interrupteur et cordon coupe-contact (le cas échéant) (Consultez la page 100)	I	I	I	I	I
Feu arrière (Consultez la page 100.)	I	I	I	I	I
Feu d'arrêt (Consultez la page 100.)	I	I	I	I	I
Phare (Consultez la page 100.)	I	I	I	I	I
CHÂSSIS/DIRECTION/SUSPENSION					
Pincement des skis		I	I	I	
Boulons de montage de suspension	I	I	I	I	I
Fixations de la direction	I	I	I	I	I
Fixations de la suspension arrière	I	I	I	I	I

ENTRETIEN

I – INSPECTER (NETTOYER, RÉGLER, SERRER, LUBRIFIER OU REMPLACER AU BESOIN) N – NETTOYER, R – REMPLACER, L – LUBRIFIER					
ÉLÉMENT	FRÉQUENCE				
	240 KM (150 MI)	800 KM (500 MI)	1 600 KM (1 000 MI)	3 200 KM (2 000 MI)	AVANT- SAISON
Lisses (barres d'usure) (Consultez la page 152.)	I	I	I	I	I
Semelles de ski/boulons des axes	I	I	I	I	I
Fixations du capot et des panneaux latéraux (Consultez la page 123.)	I	I	I	I	I
Boulon de roue libre arrière	I	I	I	I	I
Écrou de blocage du boulon de la roue libre	I	I	I	I	I
Alignement de l'angle de carrossage		I	I	I	
Centrage du guidon					I
Alignement de la chenille	I	I	I	I	I
Tension de la chenille	I	I	I	I	I
Sangle de limitation avant	I	I	I	I	I
État de la glissière					I

CAPOT/PANNEAU LATÉRAL

Le capot et les panneaux latéraux de la motoneige protègent le conducteur des pièces mobiles. Ne conduisez jamais une motoneige dont le capot ou les panneaux latéraux sont ouverts ou enlevés. Assurez-vous toujours que le capot et les panneaux latéraux sont solidement en place avant de démarrer le moteur.

Pour ouvrir un panneau latéral, tournez les deux fixations de 1/4 de tour sur les rebords supérieurs du panneau latéral. Retirez l'attache du panneau latéral sur le rebord inférieur du panneau.

Pour retirer un panneau latéral ouvert, tirez le panneau vers l'extérieur pour dégager les languettes sur le rebord inférieur du panneau.

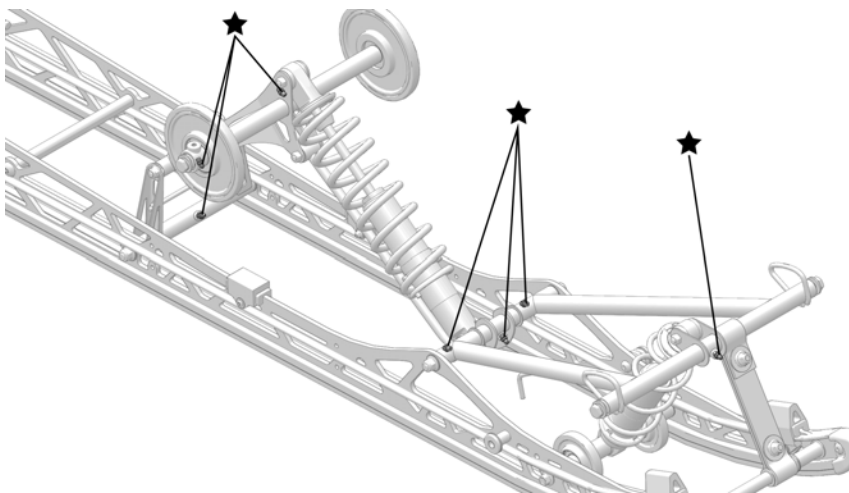
L'enlèvement du capot n'est pas recommandé. Tout entretien nécessitant au retrait du capot doit être effectué par un concessionnaire POLARIS agréé ou une personne équivalente.

LUBRIFICATION

LUBRIFICATION DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

Lubrifiez les arbres de pivot de la suspension à l'aide de graisse toutes saisons de POLARIS selon les intervalles recommandés dans le chapitre *Entretien* et avant l'entreposage saisonnier. Lorsque vous utilisez votre motoneige dans des conditions de neige mouillée, lubrifiez à tous les 800 km (500 mi).

Une lubrification insuffisante affectera défavorablement la qualité de la randonnée et la durée utile de votre suspension. Pour en savoir plus sur les réglages et la lubrification de la suspension, consultez votre concessionnaire POLARIS qui peut vous aider.



HUILE POUR CARTER DE CHAÎNE (LE CAS ÉCHÉANT)

Vérifiez et changez l'huile pour carter de chaîne aux intervalles indiqués dans les tableaux d'entretien à partir des pages. Maintenez le niveau d'huile de niveau avec la partie supérieure du trou du bouchon de remplissage. POLARIS recommande l'usage du lubrifiant synthétique POLARIS pour carter de chaîne ou un produit équivalent.

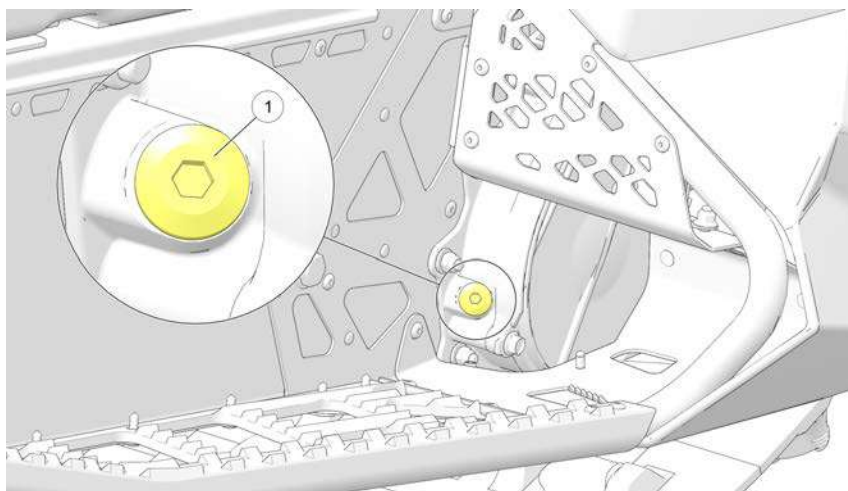
VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

1. Placez la motoneige sur une surface de niveau.
2. Retirez le bouchon de remplissage.
3. À l'aide d'un entonnoir, ajoutez lentement l'huile recommandée jusqu'à ce que le liquide commence à déborder.
4. Nettoyez les surfaces avec un chiffon d'atelier sec et propre. Réinstallez le bouchon de remplissage.

COUPLE
Bouchon de remplissage 5,4 à 6,6 N·m (4 à 4,9 lb·pi)

VIDANGE D'HUILE (MÉTHODE DE POMPAGE)

AVIS
Cette procédure exige l'utilisation d'un extracteur d'huile à pompe manuelle offert commercialement.



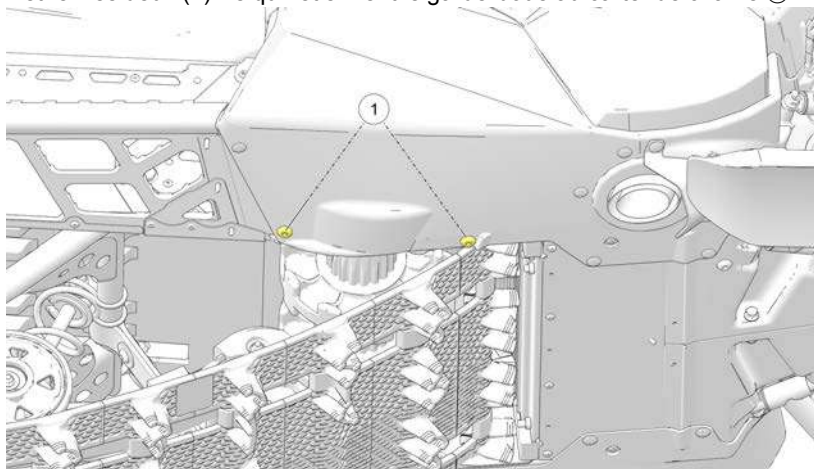
1. Élevez le devant de la motoneige à l'aide d'un cric roulant ou d'un appareil de levage approprié.
2. Retirez le bouchon de remplissage. Nettoyez les copeaux de métal sur le bouchon.
3. Insérez le tube de l'extracteur d'huile à pompe manuelle dans le trou de remplissage. Dirigez le tuyau vers le bas de la partie avant du couvercle, loin de la chaîne/du pignon.
4. Extrayez l'huile du carter de chaîne.
5. Abaissez la motoneige.
6. À l'aide d'un entonnoir, ajoutez lentement l'huile recommandée jusqu'à ce que le liquide commence à déborder. La capacité du liquide maximum est de 310 mL (10,5 oz).
7. Nettoyez les surfaces avec un chiffon d'atelier sec et propre.
8. Réinstallez le bouchon de remplissage.

COUPLE

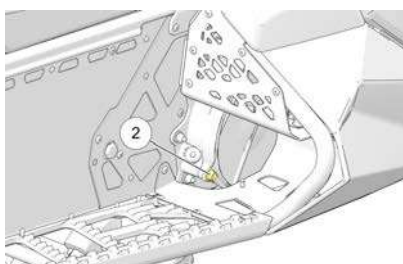
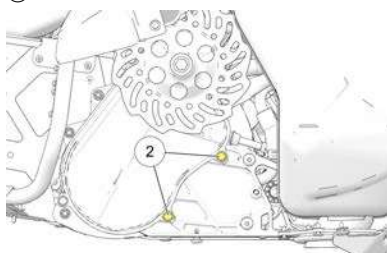
5,4 à 6,6 N·m (4 à 4,9 lb·pi)

VIDANGE D'HUILE (MÉTHODE PAR LE COUVERCLE)

1. Placez la motoneige sur une surface de niveau.
2. Retirez les deux (2) vis qui retiennent le garde-boue au carter de chaîne ①.



3. Retirez le panneau latéral droit. Le cas échéant, retirez la batterie.
4. Placez un bac de vidange sous le carter de chaîne.
5. Desserrez (sans les retirer) les trois (3) vis du couvercle du carter de chaîne ②.



6. Ouvrez le couvercle en le soulevant avec précaution.

AVIS

N'insérez PAS de tournevis ni de barre-levier entre le couvercle et le carter de chaîne. Le joint pourrait subir des dommages.

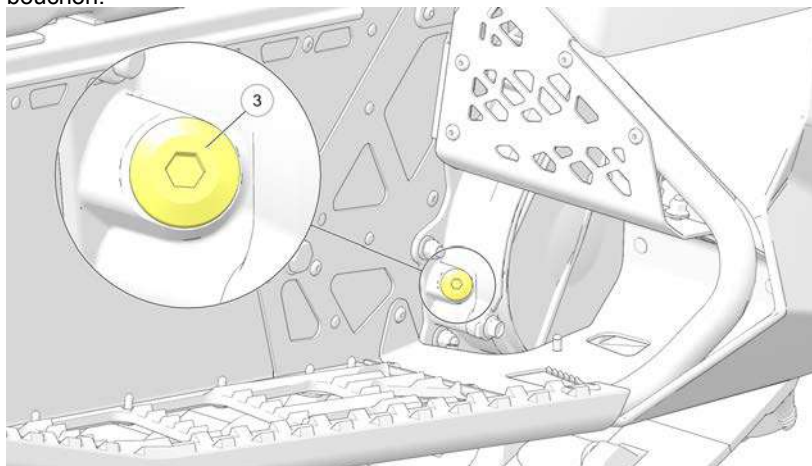
7. Laissez toute l'huile s'écouler.

8. Serrez les vis du couvercle ②.

COUPLE

8 à 13 N·m (6 à 10 lb·pi)

9. Retirez le bouchon de remplissage ③. Nettoyez les copeaux de métal sur le bouchon.



10. À l'aide d'un entonnoir, ajoutez lentement l'huile recommandée jusqu'à ce que le liquide commence à déborder. La capacité du liquide maximum est de 310 mL (10,5 oz).
11. Nettoyez les surfaces avec un chiffon d'atelier sec et propre.
12. Réinstallez le bouchon de remplissage ③.

COUPLE

5,4 à 6,6 N·m (4 à 4,9 lb·pi)

13. Réinstallez la batterie (le cas échéant).
14. Réinstallez les vis qui retiennent le garde-boue au carter de chaîne.

CONDUITES D'HUILE

Vérifiez l'état de la conduite d'huile à tous les 1 600 km (1 000 mi).

BOUGIES

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES BOUGIES

AVIS

L'utilisation de bougies non recommandées peut gravement endommager le moteur. Une bougie dont la plage de chaleur est trop élevée causera toujours des dommages au moteur lorsque celui-ci fonctionne dans des conditions plus difficiles que celles pour lesquelles la bougie est conçue. Utilisez toujours les bougies recommandées pour votre motoneige.

En raison de l'agent de préservation qui a été ajouté pendant l'assemblage, un nouveau moteur peut provoquer un encrassement temporaire des bougies. Évitez de faire fonctionner la motoneige au ralenti de façon prolongée, car cela provoque l'encrassement et la carbonisation des bougies.

Pour connaître les bougies que vous devez utiliser sur votre motoneige, consultez le chapitre des spécifications.

Changez les bougies aux intervalles indiqués dans la section Entretien périodique.

- Utilisez les bougies recommandées présentant l'écartement approprié des électrodes. Pour connaître les bougies que vous devez utiliser sur votre motoneige, consultez la section des spécifications.
- N'utilisez que des bougies antiparasites.
- Serrez les bougies selon les spécifications.

COUPLE

Bougie
24 à 30 N·m

- Conservez toujours des bougies de rechange dans le véhicule.

INSPECTION DES BOUGIES

L'état des bougies donne une idée du fonctionnement du moteur. Vérifiez l'état de l'extrémité des bougies après que le moteur s'est réchauffé et que le véhicule a été conduit à haute vitesse. Vérifiez immédiatement si la bougie présente la couleur appropriée.

AVERTISSEMENT

Un système d'échappement et un moteur brûlants peuvent infliger des brûlures. Portez des gants de protection pour retirer une bougie afin de l'inspecter.

1. Retirez le panneau latéral gauche et le capot.
2. Retirez le capuchon de la bougie.
3. À l'aide de la clé à bougies de la trousse à outils, retirez la bougie en la faisant tourner dans le sens antihoraire.
4. Reprenez les étapes à l'inverse pour réinstaller la bougie. Serrez selon les spécifications.
5. Réinstallez le capuchon de la bougie. Vérifiez si vous entendez un « clic » lors de l'installation du capuchon.

ÉTAT DES BOUGIES

BOUGIE NORMALE

Le bout de l'isolateur normal est gris, havane ou marron clair. Il peut y avoir quelques dépôts de combustion. Les électrodes ne sont pas brûlées ou érodées. Cela signifie que le type de bougie et la gamme thermique conviennent au moteur et aux conditions d'utilisation du véhicule.

CONSEIL

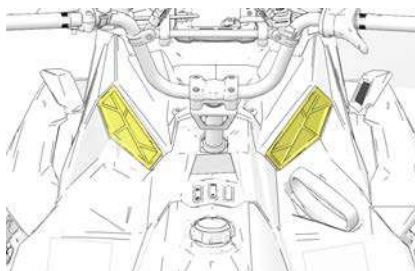
Le bout de l'isolateur ne doit pas être blanc. Un bout d'isolateur blanc est indicateur d'une surchauffe causée par l'utilisation d'une bougie de type incorrect ou un mauvais réglage du carburateur/corps d'accélérateur.

BOUGIE ENCRASSÉE ET HUMIDE

Le bout de l'isolateur est noir. L'extrémité est couverte d'huile. Il peut y avoir une couche de calamine. En règle générale, les électrodes ne sont pas usées. L'encrassement est généralement dû à un excès d'huile ou à l'utilisation d'une huile d'injection non recommandée.

FILTRES D'ADMISSION

Les filtres en mousse d'admission limitent l'infiltration de neige dans le système d'admission. Lorsque vous circulez sur une neige poudreuse, vérifiez régulièrement les filtres en mousse pour retirer toute accumulation de neige.



POMPE À CARBURANT

Tout entretien de la pompe à carburant doit être confié à un concessionnaire POLARIS agréé. N'essayez pas de réparer la pompe à carburant.

FILTRE À CARBURANT/CONDUITES DE CARBURANT

Cette motoneige n'est pas équipée d'un filtre à carburant en ligne. La pompe à carburant exige un filtre de style sac situé dans le réservoir de carburant. Ce filtre exige un entretien uniquement si des débris ou des corps étrangers pénètrent dans le réservoir de carburant. Un concessionnaire agréé peut effectuer cet entretien.

Un carburant contaminé ou de qualité inférieure pourrait réduire la durée utile des composants du système d'alimentation et causera une faible performance du moteur. Conservez toujours le carburant dans des contenants à carburant propres. En cas de basse pression de carburant ou de performance réduite du moteur, il peut être nécessaire de remplacer le filtre. Un concessionnaire agréé peut vous aider.

Inspectez les conduites de carburant régulièrement pour déceler tout signe de détérioration ou de dommage. Vérifiez toujours l'état de la conduite de carburant après les périodes d'entreposage. Une détérioration normale, attribuable aux intempéries et aux composés combustibles, peut se produire. Remplacez immédiatement les conduites de carburant endommagées ou usées.

AVIS

Évitez d'endommager les conduites de carburant en les pinçant ou en les retirant avec des pinces ou un outil similaire. Si une conduite de carburant est endommagée ou pliée, remplacez-la sans délai.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

POLARIS recommande l'usage d'un antigel prémélangé 50/50 POLARIS. Cet antigel est mélangé et prêt à l'emploi. Ne le diluez pas avec de l'eau. Si le véhicule doit être entreposé ou utilisé à des températures extrêmement basses, une protection supplémentaire est requise. Un concessionnaire agréé peut vous aider.

Pour vous assurer que le liquide de refroidissement est en mesure de protéger le moteur, nous recommandons de vidanger complètement le système tous les cinq (5) ans et d'y verser un nouvel antigel prémélangé 50/50.

Chaque fois que le système de refroidissement est vidangé dans le cadre d'un entretien ou d'une réparation, remplacer le liquide de refroidissement avec un antigel prémélangé 50/50.

AVIS

Lorsque le débit du liquide de refroidissement est limité ou interrompu, cela peut entraîner une diminution du refroidissement, une poche d'air ou des dommages au moteur. La plupart des systèmes de refroidissement sont dotés d'un filtre qu'il faut inspecter ou remplacer régulièrement.

NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le niveau du liquide de refroidissement du moteur est contrôlé par le système d'expansion. Les composants du système d'expansion sont les suivants :

- Réservoir de liquide de refroidissement/réservoir de trop plein
- Bouchon à pression
- Tuyaux de raccordement
- Thermostat dans le réservoir (modèles 850 seulement)

Maintenez toujours le niveau du liquide de refroidissement au niveau ou légèrement au-dessus du repère plein à froid (FULL COLD) sur le réservoir de liquide de refroidissement (lorsque le moteur est froid).

1. Arrêtez le moteur.
2. Ouvrez le panneau latéral droit.
3. Observez le niveau du réfrigérant dans le réservoir de liquide de refroidissement. Au besoin, ajoutez du liquide de refroidissement.

AVIS

L'utilisation de la motoneige sans une quantité suffisante de liquide de refroidissement peut causer une surchauffe et des dommages graves au moteur. Maintenez toujours le niveau de liquide de refroidissement au niveau recommandé.

VIDANGE DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Pour vous assurer que le liquide de refroidissement est en mesure de protéger le moteur, nous recommandons de vidanger complètement le système tous les cinq (5) ans et d'y verser un nouvel antigel prémélangé 50/50. Cette vidange doit être effectuée lorsque le moteur est froid. Votre concessionnaire POLARIS peut vérifier le liquide de refroidissement lors de la mise au point automnale de votre motoneige.

PURGE DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT (MODÈLES 600)

AVERTISSEMENT

La vapeur et les liquides chauds peuvent causer de brûlures. Ne purgez jamais le système de refroidissement et ne retirez jamais le bouchon à pression lorsque le moteur est chaud ou brûlant.

L'utilisation d'un bouchon à pression non standard ne permet pas au système d'expansion de fonctionner correctement. Si vous devez remplacer le bouchon à pression, communiquez avec votre concessionnaire pour obtenir la pièce appropriée.

AVIS

Le moteur risque de subir des dommages graves si le système de refroidissement devient limité ou obstrué ou s'il contient des poches d'air emprisonné.

Effectuez cette procédure dans un endroit bien aéré. Utilisez le liquide de refroidissement recommandé. Consultez la page 130.

1. Ouvrez les panneaux latéraux et retirez le capot.
2. Fermez les panneaux latéraux.

AVERTISSEMENT

Ne conduisez jamais une motoneige dont les panneaux latéraux sont ouverts ou retirés.

3. Placez la motoneige pour que le ski droit et les bras de suspension soient levés à un angle de 45 degrés.
4. Remplissez le réservoir de liquide de refroidissement jusqu'au repère plein à froid (FULL COLD).
5. Installez le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement sur la première fixation. Ne le serrez pas en position complètement appuyée.
6. Serrez le frein de stationnement.
7. Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti accéléré pendant plusieurs minutes, jusqu'à ce que les réchauffeurs soient chauds au toucher. Desserrez la vis de purge de temps en temps afin d'évacuer l'air emprisonné.

8. Lorsque toutes les extrusions du réchauffeur sont chaudes au toucher, arrêtez le moteur.
9. Laissez refroidir le moteur et le système de refroidissement. Fixez fermement la vis de purge.
10. Remplissez le réservoir de liquide de refroidissement jusqu'au repère plein à froid (FULL COLD). Remplacez bien le bouchon de la bouteille.
11. Baissez lentement l'avant de la motoneige.
12. Ouvrez les panneaux latéraux et réinstallez le capot. Fermez les panneaux latéraux.

PURGE DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT (MODÈLES 850)

Le système de refroidissement est un système à purge automatique.



ATTENTION

Système de refroidissement sous pression. La vapeur et les liquides chauds peuvent causer de brûlures. Ne purgez jamais le système de refroidissement et ne retirez jamais le bouchon à pression lorsque le moteur est chaud ou brûlant. Portez une protection oculaire lorsque vous faites l'entretien du système de refroidissement.

AVIS

Bouchon à pression à une valeur nominale de 0,9 bar (13 lb/po²). L'utilisation d'un bouchon à pression non standard ne permet pas au système d'expansion de fonctionner correctement.



ATTENTION

Effectuez cette procédure dans un endroit bien aéré. Utilisez l'antigel de durée prolongée 50/50 recommandé.

1. Ouvrez les panneaux latéraux et retirez le capot.
2. Fermez les panneaux latéraux.
3. Remplissez le réservoir de liquide de refroidissement jusqu'au repère plein à froid (FULL COLD).
4. Installez le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement sur la première fixation. Ne le serrez pas en position complètement appuyée.
5. Serrez le frein de stationnement.

ENTRETIEN

6. Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti accéléré pendant plusieurs minutes, jusqu'à ce que les réchauffeurs soient chauds au toucher.

ATTENTION

Gardez le niveau du liquide de refroidissement dans le réservoir de liquide de refroidissement au niveau ou proche du repère plein à froid (FULL COLD) lorsque le moteur tourne. Le moteur peut aspirer rapidement le liquide de refroidissement ce qui peut nécessiter l'ajout de liquide de refroidissement à quelques reprises pour stabiliser le niveau du liquide de refroidissement.

7. Lorsque toutes les extrusions du réchauffeur sont chaudes au toucher, arrêtez le moteur.
8. Laissez refroidir le moteur et le système de refroidissement.
9. Remplissez le réservoir de liquide de refroidissement jusqu'au repère plein à froid (FULL COLD). Remplacez bien le bouchon de la bouteille.
10. Ouvrez les panneaux latéraux et réinstallez le capot. Fermez les panneaux latéraux.

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Vérifiez si le système d'échappement présente des signes d'usure ou de dommages à environ 3 200 km (2 000 mi). Laissez toujours refroidir complètement le moteur et le système d'échappement avant de les inspecter.

AVERTISSEMENT

Les pièces brûlantes du système d'échappement peuvent causer des brûlures. Laissez le système d'échappement refroidir suffisamment. N'effectuez jamais cette inspection pendant que le moteur tourne.

1. Ouvrez les panneaux latéraux et retirez le capot. Consultez la page 123.
2. Vérifiez si le silencieux et les tuyaux sont fissurés ou endommagés.
3. Vérifiez si les ressorts de retenue ou les bagues de soutien/clapets sont faibles ou manquants.
4. Vérifiez si les colliers de serrage des couvre-tuyaux sont lâches.

ENTRETIEN DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT VARIABLE ÉLECTRONIQUE (E-VES)

AVIS

Un nettoyage ou une installation d'ensemble de soupape inapproprié peuvent causer des dommages graves au moteur! L'ECU doit être programmée par un concessionnaire agréé si un composant du système E-VES est remplacé ou mal entretenu.

Le moteur dans votre motoneige Polaris est doté du système E-VES. Une inspection et un nettoyage périodiques des soupapes ne sont pas requis ou recommandés puisque les soupapes d'échappement n'utilisent pas une pression de combustion pour fonctionner. Le système E-VES est conçu pour fonctionner lorsque des dépôts d'huile et de carbone se forment sur les soupapes.

Au moment de l'assemblage, la plage de déplacement de la soupape est programmée dans le système de gestion du moteur. Si la course de la lame est restreinte pour quelque raison que ce soit, le système de gestion du moteur alertera le conducteur et allumera le témoin d'anomalie de vérification du moteur. L'entretien du système E-VES doit être effectué seulement par un concessionnaire de motoneiges agréé Polaris qui possède les outils et le logiciel de diagnostic pour effectuer l'entretien et programmer le système correctement.

AVIS

Pendant le rodage du moteur, des codes de diagnostic du système E-VES peuvent apparaître lorsque le moteur est en marche alors que les soupapes s'usent dans les rainures du cylindre. Communiquez avec votre concessionnaire agréé si le témoin d'anomalie de vérification du moteur reste allumé après la période de rodage.

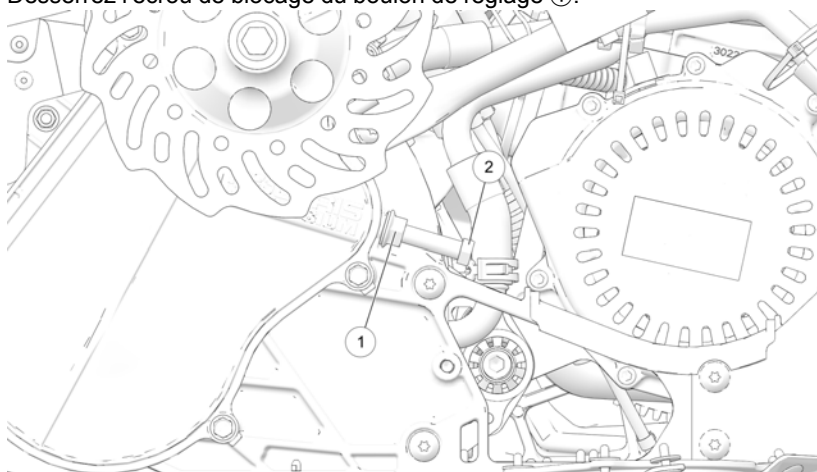
CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT (LE CAS ÉCHÉANT) TENSION DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT

Vérifiez la tension de la chaîne d'entraînement une fois par semaine et avant une longue randonnée.

1. Retirez les panneaux latéraux.
2. Tournez l'embrayage à poulie menée dans le sens antihoraire afin que le jeu de la chaîne se retrouve du côté du tendeur. Engagez le dispositif de verrouillage du levier de frein ou demandez à une personne de tenir fermement le levier de frein.

ENTRETIEN

3. Desserrez l'écrou de blocage du boulon de réglage ①.



4. Serrez à la main le boulon de réglage jusqu'à ce que vous ne puissiez plus le tourner à la main, puis desserrez-le de 1/4 tour.
5. Serrez l'écrou de blocage tout en tenant le boulon de réglage.

COUPLE

28 N·m (21 lb·pi)

6. Réinstallez les panneaux latéraux.
7. Désengagez le dispositif de verrouillage du levier de frein.

QUICKDRIVE (LE CAS ÉCHÉANT)

ÉTAT DE LA COURROIE QUICKDRIVE (LE CAS ÉCHÉANT)

Vérifiez régulièrement l'état de la courroie QUICKDRIVE. Vérifiez l'usure excessive de la courroie : rebords effilochés, dents manquantes, fissures et desserrements excessifs.

Remplacez la courroie QUICKDRIVE tous les 3 200 km (2 000 mi) et dès que l'inspection révèle une usure ou des dommages excessifs. Des outils spéciaux sont requis pour retirer et installer la courroie QUICKDRIVE. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider en rapport avec cet entretien ou consultez les instructions fournies lors de l'achat d'une courroie neuve.

Une mauvaise tension de la chenille peut entraîner des mouvements saccadés de la chenille, ce qui affectera la durabilité de la courroie QUICKDRIVE. Maintenez toujours une tension correcte de la chenille.

FREINS

INSPECTION DES FREINS HYDRAULIQUES

Inspectez la réserve du levier de frein avant chaque utilisation de la motoneige. Consultez la page 96.

Il faut remplacer les plaquettes de frein lorsque l'épaisseur du matériau des plaquettes de frein est inférieure à 1,5 mm (1/16 po). Il existe une trousse pour remplacer les plaquettes de frein. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.



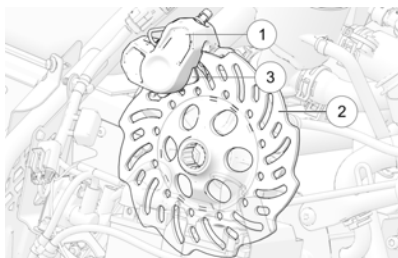
AVERTISSEMENT

Une panne des freins peut entraîner des blessures graves ou la mort. Le bon fonctionnement des freins est d'une importance vitale pour votre sécurité.

Assurez-vous que les plaquettes de frein n'offrent pas de résistance sur le disque et que la course du levier de frein n'est pas excessive. Remplacez toujours les plaquettes de frein lorsque le matériau des plaquettes est devenu plus mince que 1,5 mm (1/16 po).

COMPOSANTS DES FREINS

- ① Étrier de frein
- ② Disque de frein
- ③ Matériau de plaquette de frein – Remplacez lorsque l'épaisseur est inférieure à 1,5 mm (1/16 po).



COURSE EXCESSIVE DU LEVIER

Les freins hydrauliques sont à réglage automatique, mais si un jeu excessif se produit par rapport à la plaquette de frein, apportez la motoneige chez un concessionnaire POLARIS agréé pour la faire inspecter et régler.

CONSEIL

Les disques de frein légers possèdent des orifices d'aération pouvant causer un son aigu durant le fonctionnement.

LIQUIDE DE FREINS

Remplacez le liquide de freins au moins tous les deux ans par du liquide de freins haute température DOT 4 de POLARIS ou un produit équivalent.

AVERTISSEMENT

Après avoir ouvert une bouteille de liquide de freins, jetez toujours la portion non utilisée. N'entrez pas ou n'utilisez jamais une bouteille ouverte. Le liquide de freins est un produit hygroscopique, c'est-à-dire qu'il absorbe rapidement l'humidité contenue dans l'air. Cette absorption abaisse la température d'ébullition du liquide de freins, ce qui peut provoquer un évanouissement prématuré des freins et entraîner des blessures graves et des accidents.

AVERTISSEMENT

Gardez le couvercle du maître-cylindre exempt de saleté et de débris. Les fentes d'aération permettent au diaphragme de bouger et lorsqu'elles sont obstruées, le mouvement du liquide de freins sous le diaphragme peut être restreint, ce qui peut affecter le fonctionnement des freins.

AVIS

Le liquide de freins causera des dommages aux étiquettes, à la peinture et à certains plastiques. Essayez immédiatement le liquide renversé.

PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE

La présence d'air dans le système de freinage hydraulique entraîne une réponse « spongieuse » du levier de frein. Purgez le système avant d'utiliser la motoneige.



AVERTISSEMENT

Un levier de frein spongieux peut entraîner une perte de freinage, avec risque d'accident et de blessures graves ou de mort. N'utilisez jamais le véhicule si le levier de frein est « spongieux ».

Pendant la procédure de purge, maintenez la poignée de frein le plus possible à la même position. Le réservoir doit être dans cette position afin de réduire au minimum les risques d'infiltration d'air dans le circuit par l'évent du réservoir.

1. Retirez le couvercle et le joint du réservoir du maître-cylindre de frein.
2. Remplissez le réservoir du maître-cylindre jusqu'à ce que le niveau de liquide se situe entre les repères MIN et MAX, ou de 0,6 à 0,8 cm (1/4 à 5/16 po) sous la lèvre de l'orifice du réservoir. Réinstallez le joint et le couvercle.
3. Placez un tuyau de caoutchouc sur la bille de la soupape de purge et dirigez le liquide dans un contenant approuvé.
4. Appuyez à fond sur le levier de frein. Dévissez la soupape de purge de 3/4 de tour pour expulser l'air.
5. Refermez la soupape de purge et relâchez le levier de frein.
6. Répétez les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que du liquide s'écoule de la soupape de purge et que le jet ne contienne aucune bulle d'air.



AVERTISSEMENT

Lorsqu'on remplit trop le réservoir de maître-cylindre, le liquide n'a plus de place pour se dilater et les freins peuvent alors se bloquer, ce qui risque de causer des blessures graves ou la mort. Faites toujours l'appoint en remplissant de liquide de freins jusqu'à la ligne de repère.

7. Lorsque la purge est terminée, remplissez à nouveau le réservoir jusqu'au niveau approprié. Consultez la page 138.
8. Réinstallez le joint et le couvercle.

COUPLE

Joint du réservoir maître
0,7 à 0,9 N·m

FEUX

Les ensembles de phare et de feu arrière contiennent des éléments DÉL et ne sont pas réparables. Si une DÉL ne s'allume pas, soit dans le phare ou le feu arrière, il faut alors remplacer l'ensemble complet. Veuillez communiquer avec votre concessionnaire POLARIS.

REPLACEMENT DES FUSIBLES

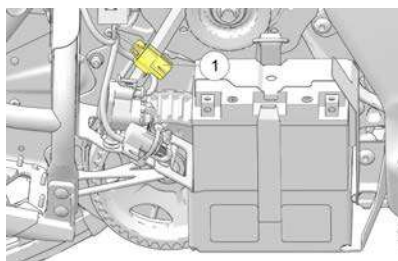
Le système de freinage et les fusibles accessoires de 2 A se trouvent dans le sac de protection situé au-dessus du couvercle d'embrayage.

AVIS

Remplacez toujours un fusible grillé par un fusible neuf d'une puissance équivalente à celle du fusible grillé. Ne remplacez jamais un fusible par un autre fusible d'une intensité nominale supérieure.

FUSIBLE D'ALIMENTATION CONSTANTE

Les motoneiges équipées d'un démarreur électrique possèdent une batterie/un faisceau de fils de démarreur électrique. Le fusible d'alimentation constante de 2 A ① est situé dans le faisceau de fils du démarreur électrique.

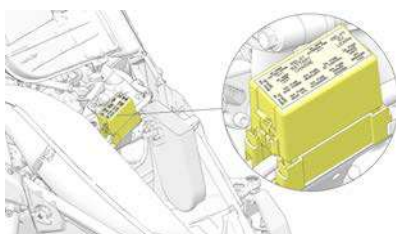


Ce fusible protège l'alimentation de la CLÉ en position MARCHE au niveau du contacteur d'allumage. L'alimentation de la CLÉ en position MARCHE fournit une tension de la batterie au PIDD et au curseur de GPS.

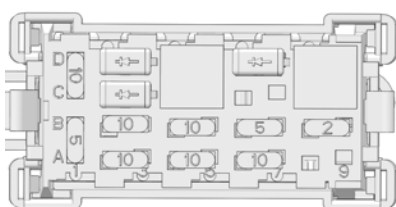
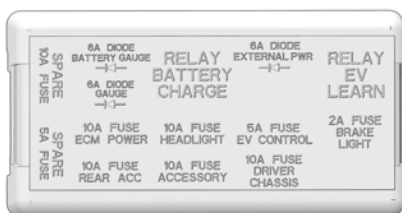
Si le PIDD ne s'allume pas lorsque la clé est en position MARCHE, vérifiez s'il y a un fusible grillé. En cas de fusible sauté, inspectez le circuit d'alimentation constante. Réparez ou remplacez tous les composants endommagés avant de remplacer le fusible.

CENTRE DE LA CHARGE – MODÈLES 850

Le centre de la charge se trouve sur un support fixé sur le tube transversal avant. Pour accéder au boîtier à fusibles, retirez les panneaux latéraux et le capot.



DÉTAILS DU CENTRE DE LA CHARGE



CIRCUIT	BROCHE	FONCTION
Fusible de 5 A de recharge	A1	—
	B1	—
Fusible de 10 A de recharge	C1	—
	D1	—
Diode de batterie de 6 A	D2	Entrée d'alimentation
	D3	Sortie d'alimentation
Diode d'indicateur de 6 A	C2	Entrée d'alimentation
	C3	Sortie d'alimentation
Relais de charge de la batterie	D4	Bobine haute
	C4	Entrée d'alimentation
	D5	Sortie d'alimentation
	C5	Bobine basse
Diode d'alimentation externe de 6 A	D6	Entrée d'alimentation
	D7	Sortie d'alimentation
Relais d'apprentissage de la soupape d'échappement	D8	Bobine haute
	C8	Entrée d'alimentation
	D9	Sortie d'alimentation

ENTRETIEN

CIRCUIT	BROCHE	FONCTION
	C9	Bobine basse
Fusible d'alimentation de l'ECM de 10 A	B2	Entrée d'alimentation
	B3	Sortie d'alimentation
Fusible de phare de 10 A	B4	Entrée d'alimentation
	B5	Sortie d'alimentation
Fusible de commande de la soupape d'échappement de 5 A	B6	Entrée d'alimentation
	B7	Sortie d'alimentation
Fusible de feu d'arrêt de 2 A	B8	Entrée d'alimentation
	B9	Sortie d'alimentation
Fusible d'accessoire arrière de 10 A	A2	Entrée d'alimentation
	A3	Sortie d'alimentation
Fusible d'accessoire de 10 A	A4	Entrée d'alimentation
	A5	Sortie d'alimentation
Fusible de châssis d'entraînement de 10 A	A6	Entrée d'alimentation
	A7	Sortie d'alimentation
Disjoncteur de ventilateur de 10 A	A8	Sans objet
	A9	Sans objet

SYSTÈME D'EMBRAYAGE

Vérifiez régulièrement si les demi-poulies présentent des signes de dommages ou d'usure, ou des résidus de courroie. Afin d'obtenir un rendement optimum, nettoyez-les avec un nettoyant non huileux, par exemple de l'alcool isopropylique.

AVERTISSEMENT

Si vous constatez un engagement de l'embrayage à un niveau supérieur que la normale, une vibration inhabituelle ou un changement de vitesse inusité, consultez immédiatement votre concessionnaire ou une personne qualifiée.

Ne conduisez pas la motoneige tant que les réparations n'ont pas été apportées.

Tous les travaux de réparation et d'entretien de l'embrayage peuvent être effectués par un concessionnaire POLARIS agréé. Toute modification non autorisée apportée aux embrayages, comme l'ajout ou l'enlèvement de masselottes, aura pour effet d'annuler la garantie.

AVIS

Les bagues des masselottes et des rouleaux des embrayages POLARIS sont fabriquées avec un matériau qui pourrait être endommagé lorsqu'il est lubrifié.
Ne lubrifiez pas les bagues d'embrayage.

DÉCALAGE D'ALIGNEMENT DE L'EMBRAYAGE

Le décalage de l'alignement de l'embrayage est important pour conserver une performance optimale. Votre concessionnaire peut vous aider pour l'entretien et les réglages. Un outil spécial est nécessaire pour vérifier si l'alignement est adéquat.

ÉTAT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Vérifiez régulièrement l'état et la tension de la courroie d'entraînement. Vérifiez l'usure excessive de la courroie (rebords effilochés, dents manquantes, fissures) et desserremments excessifs. Remplacez la courroie si l'une de ces conditions existe. Consultez la page 231.

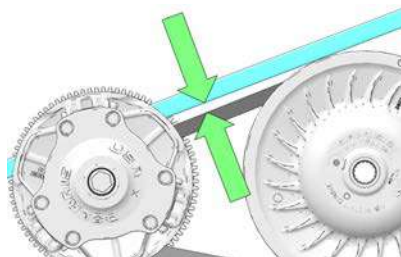
Emportez toujours avec vous une courroie d'entraînement de rechange. Rangez la courroie de rechange dans l'attache de courroie. En plaçant la courroie dans l'attache, orientez la courroie de manière à ce qu'elle épouse la forme du capot.

Pour améliorer la conduite par temps extrêmement froid, retirez la courroie et réchauffez-la jusqu'à ce qu'elle soit à température ambiante. Réinstallez-la avant de démarrer la motoneige.

FLÉCHISSEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Mesurez le fléchissement de la courroie lorsque les deux poulies sont au repos et au point mort (N).

Placez une règle sur la courroie et appliquez une pression vers le bas tout en prenant la mesure au point. Cette mesure devrait être de 3,2 cm (1,25 po).



RÉGLAGE DU FLÉCHISSEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Pour ajuster la courroie d'entraînement, procédez comme suit :

1. Desserrez la vis de pression de l'embrayage à poulie menée avec la clé de 7/16.
2. À l'aide d'une clé Allen de 1/8 po, réglez la vis de pression jusqu'à ce que le fléchissement de la courroie soit conforme à la spécification.
3. En tenant la vis de pression à l'aide d'une clé Allen, serrez légèrement l'écrou.
4. À l'aide de la clé en L, ouvrez les demi-poulies menées de 1,3 cm (0,5 po).
5. Serrez l'écrou de la vis de fléchissement conformément à la spécification.

COUPLE
Écrou de vis de fléchissement 16,4 N·m

6. Tournez la courroie dans le sens horaire tout en retirant la clé en L.

RETRAIT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

AVIS

N'essayez pas de retirer la courroie d'entraînement après la conduite en marche arrière. La motoneige doit être arrêtée après une conduite en marche avant afin de prévenir les dommages aux composants durant le retrait de la courroie d'entraînement. Tournez l'embrayage à poulie menée dans le sens antihoraire de 1/4 de tour manuellement pour assurer un engagement vers l'avant avant de tenter de retirer la courroie.

1. Arrêtez le moteur après la conduite en marche avant.
2. Tournez la clé de contact à la position ARRÊT. Attendez que le moteur arrête complètement.
3. Serrez le frein de stationnement.
4. Retirez le panneau latéral gauche.
5. Tournez l'embrayage à poulie menée dans le sens antihoraire de 1/4 de tour manuellement pour assurer un engagement vers l'avant.
6. Localisez la clé en L fournie dans la trousse à outils. Placez la clé dans l'ouverture filetée de la demi-poulie d'embrayage extérieure.
7. Faites tourner la clé dans le sens horaire jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de jeu entre les demi-poulies pour retirer la courroie. Si la clé ne tourne pas facilement, tournez l'embrayage à poulie menée dans le sens antihoraire d'un autre 1/4 de tour manuellement et essayez de nouveau.
8. Retirez la courroie de l'embrayage à poulie menée.

INSTALLATION DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

1. Pendant que la clé en L est insérée dans l'ouverture filetée et que les poulies sont en position ouverte, installez la courroie d'entraînement.

CONSEIL

Installez la courroie de manière à pouvoir lire les numéros correctement sur le côté gauche du véhicule ou dans la direction d'installation d'origine de la courroie.

2. Tournez la courroie dans le sens horaire pour la rendre plus tendue pendant le retrait de la clé en L.
3. Réinstallez le panneau latéral.
4. Rodez la nouvelle courroie. Consultez la page 104.

ENTRETIEN DE LA CHENILLE

INSPECTION DE LA CHENILLE

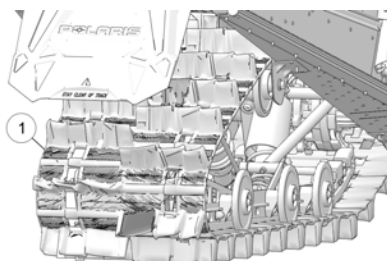
AVERTISSEMENT

Lorsque les tiges d'une chenille sont cassées, celle-ci peut se dégager de la motoneige en tournant et entraîner des blessures graves ou la mort. Ne vous servez jamais d'une chenille endommagée. Ne faites jamais tourner une chenille endommagée en mettant en marche le moteur de la motoneige.

AVIS

Les illustrations ci-dessous sont données à titre indicatif seulement. Votre modèle peut présenter de légères différences par rapport à ces illustrations.

1. À l'aide d'un palan, soulevez de façon sécuritaire l'arrière de la motoneige et placez-le sur un support.
2. Faites tourner la chenille à la main pour vérifier si elle présente des dommages.
3. Examinez attentivement la chenille sur toute la longueur de chaque tige
 - ①. Pliez la chenille et vérifiez s'il y a des bris.
4. Remplacez la chenille si vous constatez un dommage quelconque à la tige.



LUBRIFICATION DE LA CHENILLE

La glissière a besoin de neige pour la lubrification. Une usure excessive est le signe d'une lubrification insuffisante. Lorsque la lubrification est limitée, une glissière neuve peut provoquer une accumulation plus rapide de chaleur, entraînant ainsi une usure excessive.

AVERTISSEMENT

En cas de mauvaise lubrification entre la glissière et les attaches de guides de chenille, il peut y avoir rupture de chenille, perte de maîtrise du véhicule et absence de freinage, avec risque de blessures graves ou de mort. Évitez toute utilisation prolongée du véhicule sur de la glace ou autres surfaces sur lesquelles il n'y a pas assez de neige pour une bonne lubrification.

Si de mauvaises conditions d'enneigement provoquent une usure excessive des glissières, il existe des ensembles de roues supplémentaires. Votre concessionnaire peut vous fournir plus d'informations.

La garantie de la chenille est annulée si les dommages ou la défectuosité de la chenille sont attribuables à une utilisation du véhicule sur la glace ou dans d'autres mauvaises conditions de lubrification.

TENSION DE LA CHENILLE



AVERTISSEMENT

Les pièces mobiles peuvent couper et broyer le corps. Lorsque vous effectuez les vérifications et les réglages recommandés dans les pages qui suivent, éloignez-vous de toutes les pièces mobiles. N'effectuez jamais de réglages ou de mesures sur la chenille pendant que le moteur est en marche.

Le réglage de la chenille est essentiel à une bonne maniabilité. Maintenez toujours la tension et l'alignement appropriés.

TABLEAU DE DONNÉES DE TENSION DE LA CHENILLE

Type de chenille à crampons profonds	Mesure du jeu	Poids	Mesure/ emplacement du poids
Peak (2,25 po)	1,6 à 1,9 cm	4,54 kg	40 cm devant l'arbre de la roue libre arrière
Series 5.1 (2,4 po)			
Series 6 (2,6 po)			
Series 7 (3 po)			
Series 8 (2,75 po)	1,3 à 1,6 cm		

CONSEIL

Les réglages de la tension ne doivent être effectués que lorsque la chenille est réchauffée et souple.

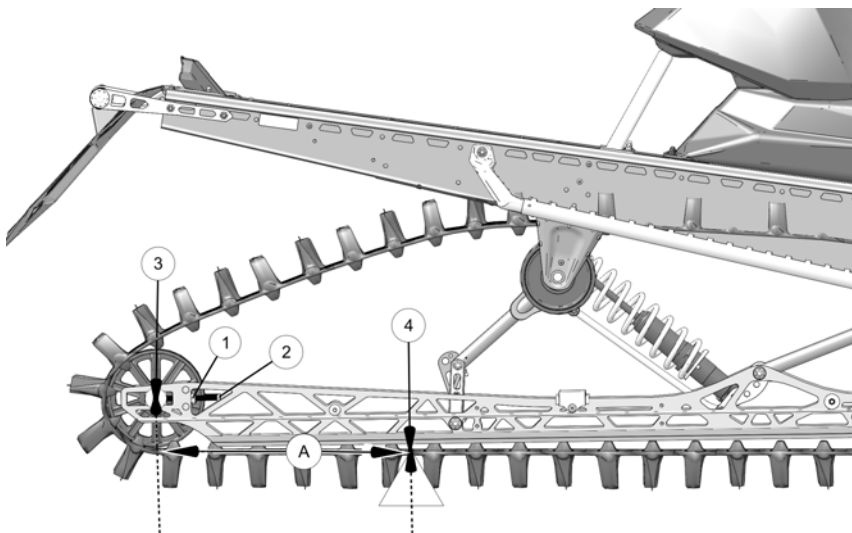
1. Arrêtez le moteur.
2. Soulevez l'arrière de la motoneige en l'installant solidement sur un support au-dessus du sol.

ENTRETIEN

3. Placez le poids recommandé ou exercez une pression sur la chenille à la distance spécifiée (consultez le tableau) à l'avant du centre de la roue libre arrière.
4. Prenez la mesure au point où le poids est suspendu.
5. Vérifiez si le jeu est adéquat entre la surface d'usure de l'attache de chenille et la semelle de glissière en plastique. Consultez le tableau de données de tension de la chenille ci-dessus.

S'il faut régler la chenille :

6. Desserrez le boulon de l'arbre de la roue libre arrière ③.
7. Desserrez les contre-écrous ②.



8. Serrez ou desserrez les vis de réglage de la chenille afin d'obtenir un réglage égal des deux côtés de la chenille.
9. Prenez la mesure de l'autre côté de la chenille.

CONSEIL

Vérifiez plus fréquemment lorsque la motoneige est neuve.

10. Démarrez le moteur et faites tourner la chenille lentement au moins cinq tours complets. Laissez la chenille s'immobiliser (sans freiner).

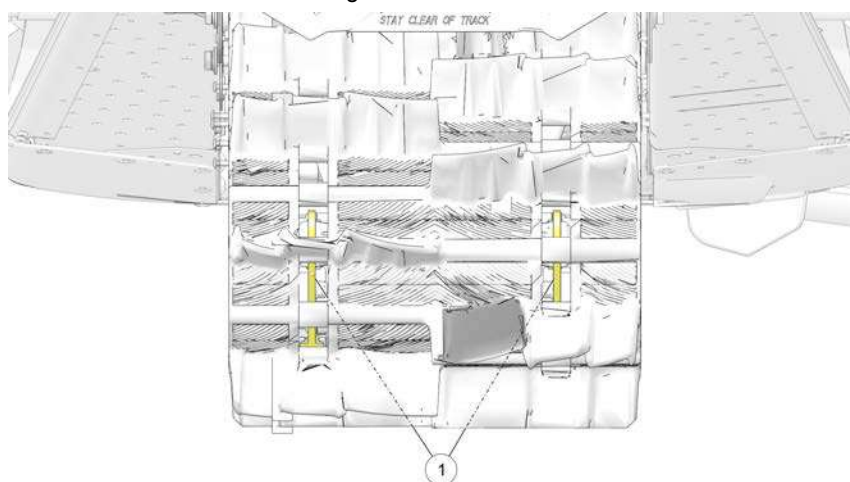
11. Vérifiez l'alignement de la chenille et réglez-la au besoin.
12. Serrez les contre-écrous.
13. Serrez le boulon de l'arbre de la roue libre.

COUPLE

Boulon de l'arbre de la roue libre : 75 N·m (55 lb·pi)

ALIGNEMENT DE LA CHENILLE

Assurez-vous régulièrement que la chenille est bien centrée et qu'elle tourne uniformément sur les glissières ①. Un alignement incorrect provoque une usure excessive de la chenille et de la glissière.



1. Placez de façon sécuritaire l'arrière de la motoneige sur un support afin que la chenille soit suspendue au-dessus du sol.
2. Démarrez le moteur et appuyez légèrement sur la commande de l'accélérateur jusqu'à ce que la chenille ait effectué lentement au moins cinq tours complets. Arrêtez le moteur et laissez la chenille s'immobiliser (sans freiner).
3. Vérifiez l'alignement de la chenille en regardant par la fenêtre de la chenille pour vous assurer que les glissières se trouvent à égale distance de chaque côté. Si la chenille présente une tendance vers la gauche, desserrez le boulon de l'arbre de la roue libre et le contre-écrou gauche et serrez le boulon de réglage gauche. Si la chenille présente une tendance vers la droite, desserrez le boulon de l'arbre de la roue libre et le contre-écrou droit et serrez le boulon de réglage droit.

ENTRETIEN

4. Lorsque les réglages sont terminés, serrez les contre-écrous et le boulon de l'arbre de la roue libre selon les spécifications.

COUPLE

Boulon de l'arbre de la roue libre
47 N·m

5. Répétez les étapes 2 et 3 pour vérifier si l'alignement est approprié.

SYSTÈME DE DIRECTION

Les directions des motoneiges POLARIS peuvent être réglées avec le réglage du pincement des skis. Un pincement inadéquat peut causer des problèmes de direction. Votre concessionnaire peut vous aider avec des réglages.

AVERTISSEMENT

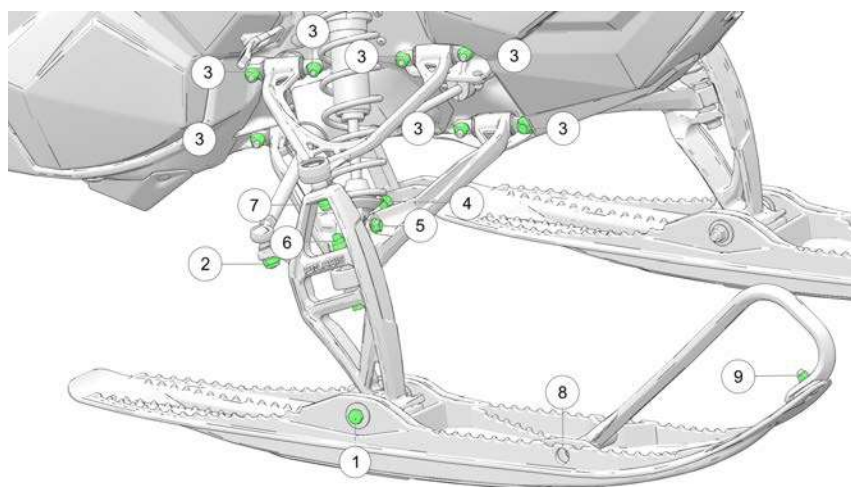
Un alignement ou un réglage inadéquat peut provoquer une perte de contrôle et occasionner des blessures graves ou la mort. N'essayez pas de modifier l'alignement des skis. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.

INSPECTION DE LA SUSPENSION AVANT

AVERTISSEMENT

Un couple de serrage des fixations inapproprié ou des dommages à la suspension avant peuvent provoquer une perte de contrôle et occasionner des blessures graves ou la mort. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.

Chaque semaine ou avant une longue randonnée, vérifiez les éléments suivants : En cas de composants endommagés ou de fixations lâches, votre concessionnaire POLARIS peut effectuer cette réparation.

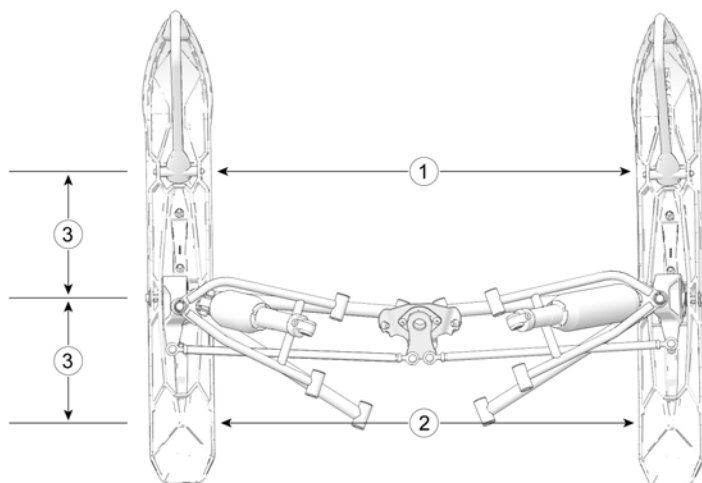


- | | |
|---|---|
| ① Écrous de boulons des skis | ⑥ Écrous de fusée de nouveau bras de suspension inférieur |
| ② Écrous de l'embout de biellette de direction | ⑦ Écrous de fusée de nouveau bras de suspension supérieur |
| ③ Écrous du bras de suspension supérieur/inférieur (tous) | ⑧ Fixations arrière d'arceau de ski |
| ④ Fixations de barre stabilisatrice | ⑨ Fixations avant d'arceau de ski |
| ⑤ Fixations de montage d'amortisseur | ⑩ Fixations de lisse de ski |

ALIGNEMENT DES SKIS

AVERTISSEMENT

Un alignement ou un réglage inadéquat des skis peut provoquer une perte de contrôle et occasionner des blessures graves ou la mort. Ne tentez pas de modifier l'alignement des skis ou le réglage du carrossage. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.



Pour aligner les skis, procédez comme suit :

1. Placez le guidon bien droit.
2. Alors que seul le poids du véhicule comprime la suspension, mesurez une distance de 25,4 cm (10 po) vers l'avant à partir du centre du boulon de montage du ski (sur l'illustration ci-dessous). Mesurez maintenant la distance entre les skis. C'est votre mesure ①.
3. Prenez la même mesure vers l'arrière à partir du centre du boulon de montage du ski. C'est votre mesure ②.
4. La dimension ① devrait mesurer 3 mm (1/8 po) de plus que la dimension ②.

LISSES DE SKI

AVERTISSEMENT

Des lisses ou des skis usés affectent la maniabilité de la motoneige. Une perte de contrôle peut entraîner des blessures graves ou la mort. Pour connaître les lisses recommandées, consultez le tableau des crampons de votre concessionnaire.

Vérifiez les lisses de skis avant chaque utilisation de la motoneige afin d'assurer une direction optimale. Il faut remplacer les lisses lorsqu'elles sont usées à la moitié de leur diamètre d'origine. Remplacez-les si le carbure est endommagé ou usé.

CONSEIL

Il faut remplacer les lisses au carbure si elles présentent une usure anormale ou des écailllements.

REEMPLACEMENT DES LISSES

⚠ AVERTISSEMENT

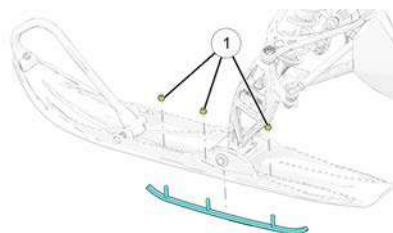
Des lisses ou des skis usés affectent la maniabilité de la motoneige. Une perte de contrôle peut entraîner des blessures graves ou la mort. Pour connaître les lisses recommandées, consultez le tableau des crampons de votre concessionnaire. Si vous installez des lisses au carbure plus longues ou plus mordantes que celles d'origine, il peut être nécessaire également d'installer des crampons de chenille afin que vous puissiez maîtriser le véhicule dans les virages sur la neige compactée ou la glace.

AVIS

Remplacez toujours les lisses de ski par paire.

Pour remplacer les lisses de ski, procédez comme suit :

1. Soulevez et placez sur un support à l'avant de la motoneige afin que les skis soient à environ 15,2 cm (6 po) au-dessus du sol.
2. Retirez les écrous de fixation ① et tirez vers le bas sur la lisse.
3. Reprenez la procédure à l'inverse pour installer une lisse. Serrez les écrous selon les spécifications.

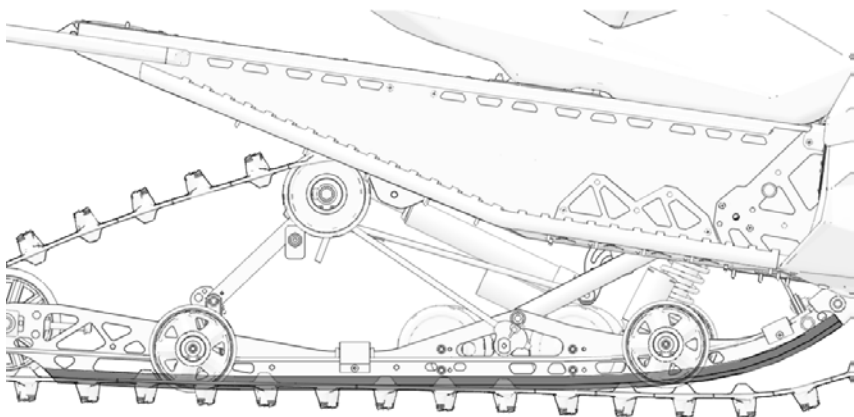


COUPLE

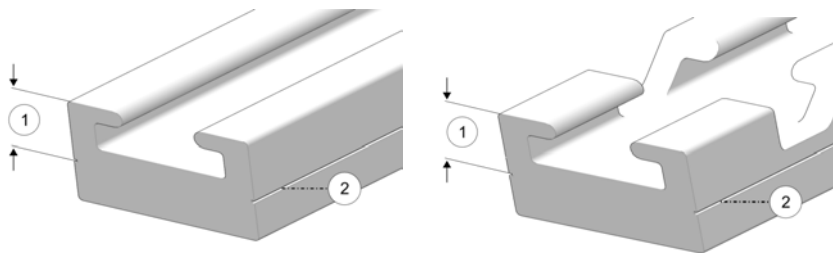
Écrous des lisses de ski
10 N·m

INSPECTION DE L'USURE DE LA GLISSIÈRE

Les glissières Polaris courent le long du bas de la glissière pour prévenir l'usure de la chenille. La glissière doit être inspectée périodiquement et remplacée au besoin.



Pour faciliter l'inspection, toutes les glissières POLARIS possèdent une rainure d'usure limite ② qui indique l'épaisseur minimale de lisse permise ①. Remplacez les glissières si elles sont usées jusqu'à la partie supérieure de la rainure à tout endroit sur la longueur. Toute conduite dans des conditions différentes pourrait entraîner des dommages permanents à la glissière et à la chenille.



ENTRETIEN DE LA BATTERIE

Gardez les bornes et les raccords de batterie exempts de corrosion. Si un nettoyage est nécessaire, retirez la corrosion avec une brosse métallique dure. Lavez à l'aide d'une solution obtenue en dissolvant une cuillère à soupe de bicarbonate de soude dans une tasse d'eau. Rincez bien avec l'eau du robinet et séchez avec un chiffon d'atelier propre. Enduisez les bornes de graisse diélectrique ou de vaseline.

 AVERTISSEMENT**AVERTISSEMENT ÉMANANT DE LA PROPOSITION 65 DE L'ÉTAT DE LA CALIFORNIE :**

Les batteries, pôles de batterie, bornes et accessoires connexes peuvent vous exposer à des produits chimiques dont le plomb qui est reconnu par l'État de la Californie comme étant susceptible de causer des anomalies congénitales ou de nuire au système reproducteur. Pour en savoir plus, allez à www.P65Warnings.ca.gov.

 AVERTISSEMENT

L'électrolyte de la batterie est toxique. Il contient de l'acide sulfurique. Tout contact avec la peau, les yeux ou les vêtements peut entraîner de graves brûlures. Antidote :

- **Externe** : Rincez à grande eau.
- **Interne** : Buvez de grandes quantités d'eau ou de lait. Ingérez ensuite du lait de magnésie, un œuf battu ou de l'huile végétale. Appelez un médecin immédiatement.
- **Yeux** : Rincez à grande eau pendant 15 minutes et demandez rapidement des soins médicaux.

Les batteries produisent des gaz explosifs.

Éloignez les étincelles, les flammes, les cigarettes, etc. Aérez les lieux pendant une recharge ou un usage dans un endroit clos. Protégez-vous toujours les yeux lors du travail à proximité d'une batterie.

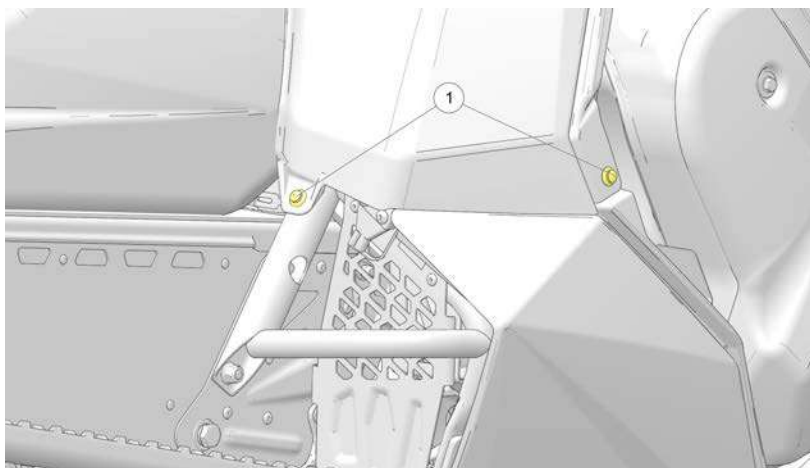
GARDEZ HORS DE LA PORTÉE DES ENFANTS.

RETRAIT DE LA BATTERIE **AVERTISSEMENT**

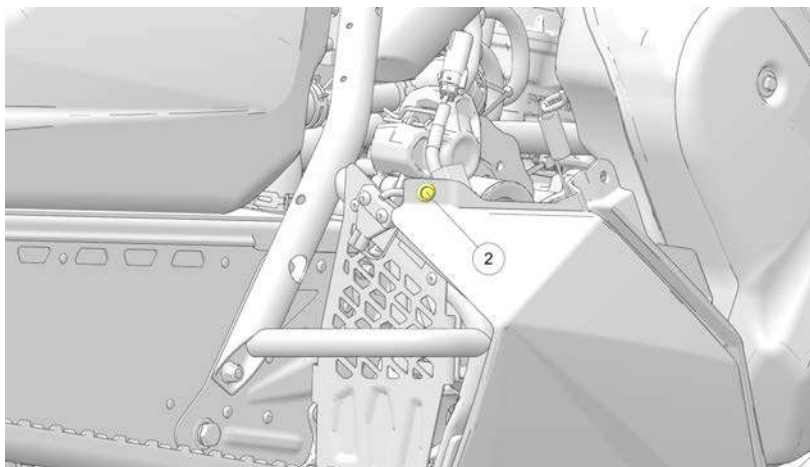
Le mauvais raccordement ou débranchement des câbles de batterie peut mener à une explosion et entraîner des blessures graves ou la mort. Lors du retrait de la batterie, débranchez toujours le câble négatif (noir) en premier. Lors de la réinstallation de la batterie, branchez toujours le câble négatif (noir) en dernier.

ENTRETIEN

1. Retirez le panneau latéral droit pour accéder à la batterie.
2. Retirez les deux rivets en plastique ① fixant le panneau de console au châssis.

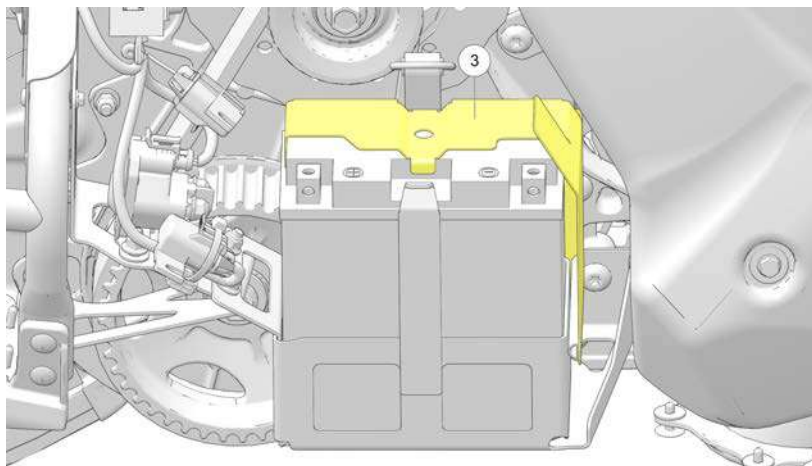


3. Retirez les deux rivets en plastique ② fixant le garde-boue au châssis.



4. Déconnectez d'abord le câble noir (négatif) de la batterie.
5. Enfin, déconnectez le câble rouge (positif) de la batterie.
6. Retirez la sangle de retenue de la batterie.

7. Retirez l'écran de protection de la batterie ③.



8. Retirez la batterie du support de la batterie.

INSTALLATION DE LA BATTERIE (MODÈLES 600)

Pour installer une nouvelle batterie, assurez-vous qu'elle est complètement chargée avant son utilisation initiale. L'utilisation d'une nouvelle batterie pas complètement chargée peut l'endommager et réduire sa durée utile. Ceci peut également entraver la performance du véhicule. Suivez les directives de charge de la batterie avant d'installer la batterie.

1. Vérifiez que la batterie est complètement chargée.
2. Placez la batterie sur son support.
3. Placez l'écran de protection de la batterie sur le support de la batterie. Installez la vis pour fixer l'écran.

COUPLE

Vis de l'écran de protection
10 N·m

4. Installez la sangle de retenue de la batterie.
5. Branchez et serrez le câble rouge (positif) en premier.

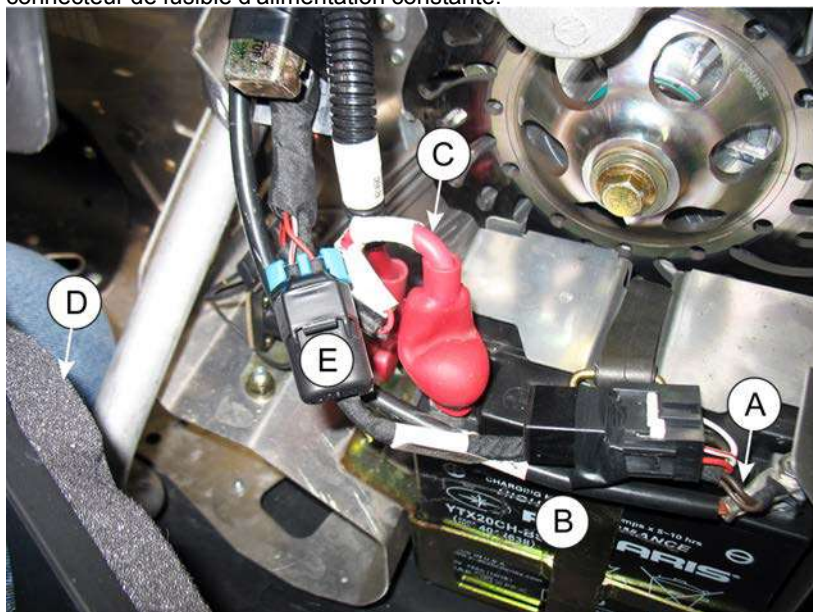
ENTRETIEN

6. Branchez le câble noir (négatif) et serrez-le en dernier.

⚠ ATTENTION

Vérifiez si les câbles de batterie et le faisceau de fils n'entrent pas en contact avec le disque de frein. Déplacez le faisceau de fils/les câbles derrière le tube du châssis et à l'écart du disque de frein.

7. Acheminez le faisceau de fils de masse BRUNS ① et le câble de masse de batterie principale NOIR ②, tel qu'illustré sur l'image. Les deux sont acheminés vers le haut et par-dessus l'attache en caoutchouc. Si les fils/le câble de masse sont acheminés vers le bas sur le côté de la batterie, ils peuvent interférer avec la languette du panneau latéral arrière. Notez l'acheminement du câble de batterie ROUGE (positif) ③ et la position éloignée du garde-boue droit ④ par rapport au châssis. L'élément ⑤ est le connecteur de fusible d'alimentation constante.



8. Assurez-vous que les câbles sont correctement acheminés.

AVIS

Assurez-vous que les fils de batterie sont acheminés de manière à ne pas entrer en contact avec le disque de frein.

9. Fixez le garde-boue droit à l'aide du rivet en plastique.

10. Remettez la console en place à l'aide des deux rivets en plastique.
11. Réinstallez le panneau latéral.

INSTALLATION DE LA BATTERIE (MODÈLES 850)

Pour installer une nouvelle batterie, assurez-vous qu'elle est complètement chargée avant son utilisation initiale. L'utilisation d'une nouvelle batterie pas complètement chargée peut l'endommager et réduire sa durée utile. Ceci peut également entraver la performance du véhicule. Suivez les directives de charge de la batterie avant d'installer la batterie.

1. Vérifiez que la batterie est complètement chargée.
2. Placez la batterie sur son support.
3. Placez l'écran de protection de la batterie sur le support de la batterie.
4. Installez la sangle de retenue de la batterie.
5. Branchez et serrez le câble rouge (positif) en premier.
6. Branchez le câble noir (négatif) et serrez-le en dernier.

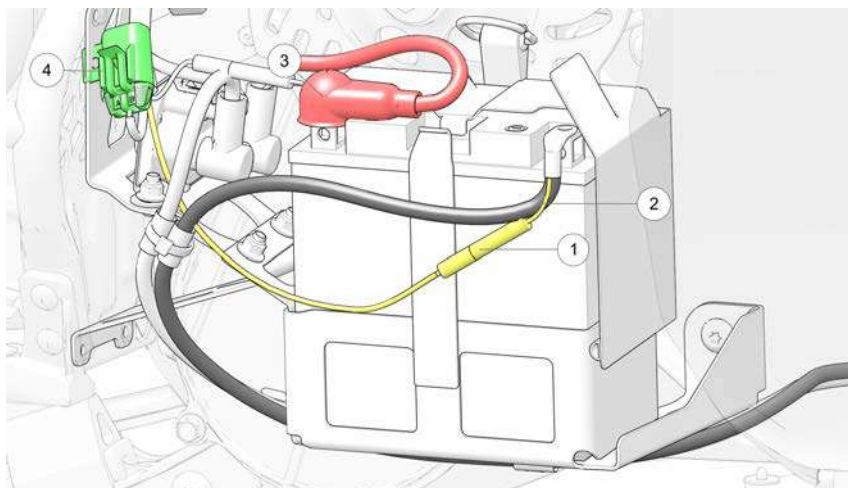


ATTENTION

Vérifiez si les câbles de batterie et le faisceau de fils n'entrent pas en contact avec le disque de frein. Déplacez le faisceau de fils/les câbles derrière le tube du châssis et à l'écart du disque de frein.

ENTRETIEN

7. Acheminez le faisceau de fils de masse BRUNS ① et le câble de masse de la batterie principale NOIR ②, tel qu'illustré sur l'image. Les deux sont acheminés vers le haut et par-dessus l'attache en caoutchouc. Si les fils/le câble de masse sont acheminés vers le bas sur le côté de la batterie, ils peuvent interférer avec la languette du panneau latéral arrière. Notez l'acheminement du câble de batterie ROUGE (positif) ③ et la position éloignée du garde-boue droit par rapport au châssis. L'élément ④ est le connecteur de fusible d'alimentation constante.



8. Assurez-vous que les câbles sont correctement acheminés.

AVIS

Assurez-vous que les fils de batterie sont acheminés de manière à ne pas entrer en contact avec le disque de frein.

9. Fixez le garde-boue droit à l'aide du rivet en plastique.
10. Remettez la console en place à l'aide des deux rivets en plastique.
Réinstallez le panneau latéral.

IDENTIFICATION DE LA BATTERIE

IMPORTANT

Il est important d'identifier le type de batterie qui est installé dans le véhicule. Différents types de batteries nécessitent différentes procédures d'entretien. Un entretien approprié et un maintien en bon état de la batterie sont très importants pour assurer une longue durée utile de la batterie.

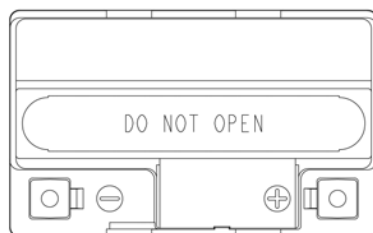
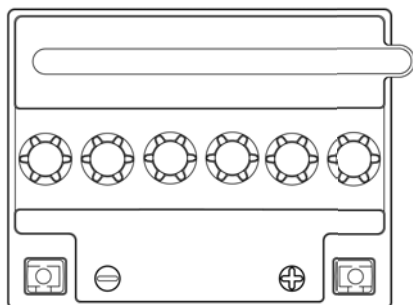
Les types de batteries sont :

- Accumulateur au plomb-acide ordinaire
- Batterie à électrolyte absorbé dans la fibre de verre (AGM) expédié à sec
- Accumulateur au plomb-acide à entretien minime
- AGM à entretien minime

Consultez les exemples ci-dessous pour identifier le type de batterie qui se trouve dans votre véhicule.

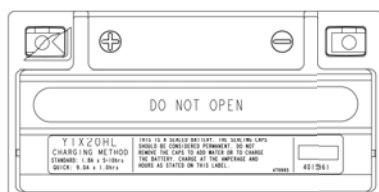
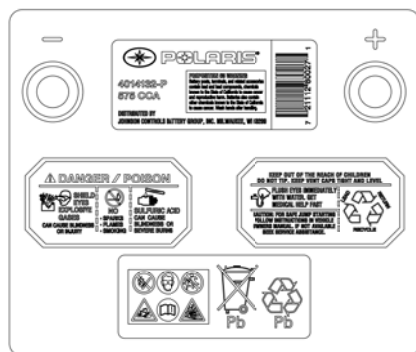
ACCUMULATEUR AU PLOMB-ACIDE ORDINAIRE/ BATTERIE AGM EXPÉDIÉE À SEC

- La batterie n'est PAS activée lorsqu'elle est emballée.
- Des capuchons/bandes amovibles se trouvent sur le dessus de la batterie.
- L'eau distillée est ajoutée au besoin (plomb-acide seulement).
- Un tube d'aération se trouve sur le côté de la batterie (plomb-acide seulement).



BATTERIE À ENTRETIEN MINIME

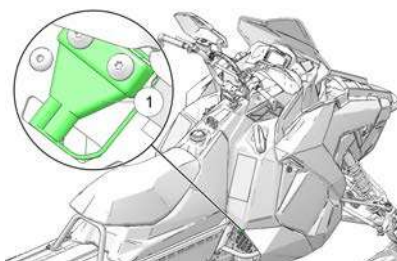
- La batterie est activée lorsqu'elle est emballée.
- Des capuchons non amovibles se trouvent sur le dessus de la batterie.
- N'ajoutez JAMAIS de l'eau distillée ou un électrolyte.



CHARGE DE LA BATTERIE

Pour garantir que votre batterie maintiendra son niveau de charge, elle doit être connectée à un chargeur Battery Tender/chargeur à régime lent à l'aide de l'accès au Battery Tender ①.

1. Vérifiez la tension de la batterie au moyen d'un voltmètre ou d'un multimètre. Sur une batterie pleinement chargée, on peut lire une tension de 12,8 V ou plus.
2. Si la tension est inférieure à 12,8 V, rechargez la batterie à 1,2 A ou moins jusqu'à ce que la tension de la batterie soit de 12,8 V ou plus à l'aide de l'accès au Battery Tender ①.



RESTRICTION

Lorsque vous utilisez un chargeur automatique, reportez-vous aux directives du fabricant de l'appareil pour la recharge. Lorsque vous utilisez un chargeur à courant constant, respectez les directives suivantes pour la recharge.

⚠ AVERTISSEMENT

Une batterie surchauffée peut exploser, entraînant des blessures graves ou la mort. Faites toujours bien attention à la durée de charge. Arrêtez la charge si la batterie devient très chaude au toucher. Laissez-la refroidir avant de recommencer à la charger.

CONSEIL

Vérifiez toujours l'état de la batterie avant de la charger et une à deux heures après la charge.

État de charge	Tension	Action	Temps de charge*
100 %	12,8 à 13,0 V	Aucune, vérifiez trois mois après la date de fabrication.	Aucun
75 à 100 %	12,5 à 12,8 V	Légère charge le cas échéant; si aucune charge effectuée, vérifiez dans trois mois.	3 à 6 heures
50 à 75 %	12,0 à 12,5 V	Charge nécessaire	5 à 11 heures
25 à 50 %	11,5 à 12,0 V	Charge nécessaire	Au moins 13 heures; vérifiez l'état de la charge.
0 à 25 %	Inférieure ou égale à 11,5 V	Il faut charger à l'aide d'un chargeur à désulfuration.	Au moins 20 heures
* Utilisation de charge à courant constant avec intensité standard (ampères) spécifiée sur le dessus de la batterie)			

CONTRÔLE DU RELAIS DE CHARGEMENT DE LA BATTERIE

Certains modèles sont équipés d'une batterie. La batterie fournit une puissance pour deux raisons seulement :

- Embrayer le moteur du démarreur électrique pour démarrer le moteur.
- Alimenter l'écran à affichage numérique interactif de Polaris (PIDD) avec la clé de contact lorsque le moteur est éteint.

Le système de gestion du moteur active le relais de chargement de la batterie seulement lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Le relais de délestage est activé par le système de gestion du moteur.
- Le régime du moteur dépasse 2 500 tr/min.
- La tension c.c. du châssis dépasse 13 V.

ENTREPOSAGE HORS SAISON

AVIS

Si la batterie est entreposée pendant les mois d'hiver, l'électrolyte gèlera à des températures plus élevées pendant que la batterie se décharge. Le tableau ci-dessous indique les points de congélation par densité relative.

DENSITÉ RELATIVE DE L'ÉLECTROLYTE	POINT DE CONGÉLATION
1,265	-59 °C (-75 °F)
1,225	-37 °C (-35 °F)
1,200	-27 °C (-17 °F)
1,150	-15 °C (+5 °F)
1,100	-8 °C (+18 °F)
1,050	-3 °C (+27 °F)

ENTRETIEN DE L'ACCUMULATEUR AU PLOMB-ACIDE ORDINAIRE

Rechargez la batterie à sa pleine capacité à tous les 30 à 60 jours.

Si la batterie est entreposée ou utilisée lorsqu'elle est partiellement rechargée, une sulfatation de cristal dur se formera sur les plaques et réduira l'efficacité et la durée utile de la batterie.

ATTENTION

N'ajoutez JAMAIS d'électrolyte dans la batterie, une fois que la batterie est en usage.

Au besoin, ajoutez seulement de l'eau distillée dans la batterie.

Entreposez la batterie dans le véhicule avec les câbles déconnectés ou gardez la batterie dans un endroit frais et sec. Les batteries se déchargeront plus rapidement si elles sont entreposées à des températures extrêmes.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE AGM EXPÉDIÉE À SEC

ATTENTION

N'ajoutez JAMAIS d'électrolyte ou d'eau distillée dans la batterie, une fois que la batterie est en usage.

Si vous ne conduisez pas le véhicule pendant plus de DEUX semaines, maintenez la batterie à séparateurs en fibre de verre microporeuse (AGM) avec le chargeur BatteryMINDER® 2012 AGM – 2 A (ou un chargeur similaire).

Chargeur de batterie BatteryMINDER® 2012 AGM – 2 A
2830438

Si vous prévoyez entreposer le véhicule pendant UN mois ou plus, retirez la batterie du véhicule et conservez-la dans un endroit frais et sec. Continuez de maintenir la charge de la batterie avec le chargeur de 2 A et inspectez la batterie tous les 60 jours.

ENTRETIEN DE L'ACCUMULATEUR AU PLOMB-ACIDE À ENTRETIEN MINIME

Rechargez la batterie à sa pleine capacité à tous les 30 à 60 jours.

Si la batterie est entreposée ou utilisée lorsqu'elle est partiellement rechargée, une sulfatation de cristal dur se formera sur les plaques et réduira l'efficacité et la durée utile de la batterie.

ATTENTION

N'ajoutez JAMAIS d'électrolyte ou d'eau distillée dans la batterie. L'ajout de ces liquides endommagera le boîtier et réduira la durée utile de la batterie.

Entreposez la batterie dans le véhicule avec les câbles déconnectés ou gardez la batterie dans un endroit frais et sec. Les batteries se déchargeront plus rapidement si elles sont entreposées à des températures extrêmes.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE AGM À ENTRETIEN MINIME

ATTENTION

N'ajoutez JAMAIS d'électrolyte ou d'eau distillée dans la batterie. L'ajout de ces liquides endommagera le boîtier et réduira la durée utile de la batterie.

Si vous ne conduisez pas le véhicule pendant plus de DEUX semaines, maintenez la batterie à séparateurs en fibre de verre microporeuse (AGM) avec le chargeur BatteryMINDER® 2012 AGM – 2 A (ou un chargeur similaire).

Chargeur de batterie BatteryMINDER® 2012 AGM – 2 A
2830438

Si vous prévoyez entreposer le véhicule pendant UN mois ou plus, retirez la batterie du véhicule et conservez-la dans un endroit frais et sec. Continuez de maintenir la batterie avec le chargeur BatteryMINDER® 2012 AGM – 2 A (ou un chargeur similaire) et inspectez la batterie tous les 60 jours.

TRANSPORT DE LA MOTONEIGE

Lorsque vous devez transporter votre motoneige :

1. Assurez-vous que les bouchons de réservoir de carburant et du réservoir d'huile sont correctement installés.
2. Attachez solidement la motoneige à la remorque au moyen de sangles appropriées.
3. Retirez la clé de contact pour ne pas la perdre.

AVIS

Il est recommandé d'utiliser une housse lors du transport de votre véhicule sur une remorque découverte ou une plate-forme pour motoneiges.

GUIDE D'ENTREPOSAGE D'ÉTÉ/À LONG TERME

TRAITEMENT DU SYSTÈME D'ALIMENTATION

Lorsque la saison de conduite tire à la fin, Polaris recommande aux motoneigistes de commencer à traiter le système d'alimentation de leur motoneige avec du Carbon Clean de Polaris ou d'un stabilisateur de carburant comparable offert dans le commerce.

Le fait de traiter le système d'alimentation avec du Carbon Clean pendant les dernières quelques randonnées de la saison garantit que tout le système d'alimentation est traité. Ensuite, lorsque vient le temps d'entreposer la motoneige, tout ce que le motoneigiste doit faire est de remplir le réservoir de carburant avec du carburant non oxygéné frais et de traiter le nouveau carburant avec du Carbon Clean.

Il est également recommandé que les motoneigistes utilisent du carburant non oxygéné pendant les dernières randonnées de la saison, car le carburant non oxygéné s'entrepasse mieux que le carburant oxygéné et résiste à l'absorption de vapeurs d'eau.

Si le motoneigiste est incapable de traiter le système d'alimentation ou d'utiliser du carburant non oxygéné à la fin de la saison de conduite, le motoneigiste doit faire ce qui suit :

1. Le motoneigiste doit consommer le maximum de carburant contenu dans le réservoir de carburant pendant les dernières randonnées de la saison.
2. En accomplissant les procédures d'entreposage pour la saison d'été, faites le plein du réservoir de carburant avec du carburant non oxygéné. Notez que la plupart des carburants oxygénés contiennent de l'éthanol. Étant donné que l'éthanol est hygroscopique, le carburant oxygéné absorbera une petite quantité de vapeur d'eau pendant la saison d'entreposage et encore plus dans les endroits humides. Le fait de remplir le réservoir de carburant en entier avec du carburant non oxygéné minimise l'absorption de vapeur d'eau pendant la période d'entreposage et limite la quantité d'air et de vapeur d'eau pouvant s'accumuler dans le réservoir.
3. Traitez le carburant contenu dans le réservoir de carburant avec la quantité recommandée de Carbon Clean de Polaris. Le rapport de mélange recommandé apparaît sur l'étiquette de la bouteille.
4. Placez la motoneige à l'extérieur dans un endroit bien aéré.
5. Démarrez le moteur et faites-le tourner pendant 10 à 15 minutes pour répartir le carburant traité dans tout le système d'alimentation.

AVIS

Dans les cas des moteurs à carburateur (550 cm³/120 pour jeunes), faites tourner le moteur pendant 10 à 15 minutes et tournez ensuite le robinet d'arrêt carburant à la position « FERMÉE ». Continuez de faire tourner le moteur jusqu'à ce que le moteur cale ou s'arrête. Cette procédure purge le carburateur de tout carburant.

BRUMISAGE DU MOTEUR

Brumiser le moteur avec de l'huile à brumiser Polaris ou un autre produit comparable du commerce est probablement l'étape de rangement la plus importante qu'un motoneigiste peut réaliser pour garantir que les pièces internes du moteur de sa motoneige ne formeront pas de rouille ni de corrosion pendant la saison d'entreposage.

Pour brumiser le moteur, procédez comme suit :

1. Retirez les bougies du moteur.
2. Vaporisez librement de l'huile à brumiser dans chaque orifice de bougie. Si possible, demandez à un assistant de tirer lentement sur la corde du lanceur à rappel pour faire une rotation du moteur pendant que vous vaporisez l'huile dans chaque cylindre.
3. Installez les bougies sans les fixer.

AVIS

N'installez pas de bougies neuves après avoir vaporisé les cylindres. L'huile à brumiser prévient la formation de rouille/corrosion en adhérant aux composants internes du moteur – y compris aux électrodes de bougie. Remplacez ces bougies à la saison suivante une fois que toute l'huile à brumiser sur le moteur a été consommée.

RANGEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

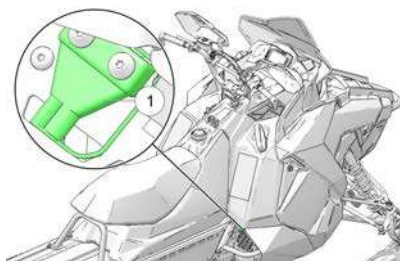
Ne laissez jamais une courroie d'entraînement installée sur les poulies car de l'oxydation peut se former sur les surfaces de contact de la courroie d'entraînement avec la demi-poulie en aluminium.

Pour nettoyer les poulies d'entraînement et menées, procédez de la façon suivante :

1. Retirez la courroie d'entraînement primaire et la courroie d'entraînement de rechange de la motoneige.
2. Inspectez la courroie d'entraînement à la recherche de signes d'usure et de glaçage. Comparez la courroie primaire avec la courroie de rechange. Décidez si une nouvelle courroie est nécessaire pour la prochaine saison et notez que la courroie primaire peut maintenant servir de courroie de rechange pour la prochaine saison.
3. Nettoyez les demi-poulies menantes et les demi-poulies menées avec de l'alcool isopropylique. Laissez l'alcool sécher à l'air. Continuez à nettoyer les surfaces de poulie jusqu'à ce que tous les résidus de courroie soient supprimés.

ENTREPOSAGE DE LA BATTERIE/DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Ne laissez jamais une batterie sans surveillance pendant la saison d'entreposage. Les batteries de motoneige sont petites et ne peuvent pas maintenir leur charge pendant la saison d'entreposage. Pour garantir que votre batterie maintiendra son niveau de charge, elle doit être connectée à un chargeur Battery Tender/chargeur à régime lent à l'aide de l'accès au Battery Tender ①.



1. Même si la batterie peut demeurer installée dans la motoneige, il est recommandé que la batterie soit retirée de la motoneige et rangée dans un endroit frais et sec. Le retrait de la batterie de la motoneige facilite l'entreposage hors site de la motoneige où il peut arriver qu'aucune source d'alimentation ne soit disponible pour connecter un Battery Tender. De plus, le fait de retirer la batterie permet d'accéder à d'autres composants nécessitant un entretien, comme le boulon du tendeur de chaîne du carter de chaîne.
2. Connectez à la batterie un Battery Tender de Polaris ou un chargeur équivalent du commerce.
3. Inspectez les connexions électriques et les faisceaux de fils à la grandeur de la motoneige. En cas de dommage détecté, prenez note du dommage de manière à ce que vous et votre concessionnaire Polaris agréé puissiez régler l'anomalie.

CARTER DE CHAÎNE

Ne laissez jamais de lubrifiant usé dans le carter de chaîne pendant la saison d'entreposage. Cette pratique peut laisser de l'eau dans le carter de chaîne, ce qui provoquerait de la corrosion et de la rouille.

1. Suivez les procédures du manuel d'utilisation et vidangez/remplissez le carter de chaîne avec du lubrifiant synthétique pour carter de chaîne Polaris neuf. Toutes les motoneiges Polaris PRO-RIDE, AXYS et MATRIX se caractérisent par des spécifications de remplissage du lubrifiant « à ras bord » qui rendent le remplissage du carter de chaîne relativement facile à effectuer.
2. Tournez la poulie menée dans le sens de marche avant du véhicule pour déplacer le jeu libre du côté du tendeur du système d'entraînement. Serrez le frein de stationnement.

ENTRETIEN

3. Desserrez le contre-écrou de réglage de la chaîne d'entraînement. Tournez la vis de réglage vers l'intérieur jusqu'à ce qu'il soit impossible de la tourner davantage à la main.
4. À cette étape, tournez l'écrou de réglage d'un quart de tour dans le sens antihoraire.
5. Vissez l'écrou de blocage et serrez-le au couple spécifié apparaissant dans le manuel d'utilisation. Desserrez le frein de stationnement.

AVIS

Si la motoneige est équipée d'une boîte de vitesses (motoneiges Titan/Widetrak), il n'y a pas de procédure de réglage de la chaîne d'entraînement.

NETTOYAGE DE LA MOTONEIGE

Les motoneiges, particulièrement celles qui sont transportées sur des plates-formes pour motoneige et des remorques ouvertes peuvent accumuler beaucoup d'eau et de saletés/sel de déglace pendant la saison de conduite. La motoneige doit être lavée et nettoyée à fond pour prévenir la formation de corrosion et de rouille.

1. Lavez la motoneige à l'eau savonneuse en utilisant un tuyau d'arrosage. Notez qu'en cas d'utilisation d'une laveuse à pression, il faut prendre le soin de ne pas diriger la buse de pulvérisation de la laveuse à pression près de la motoneige, car cela peut faire pénétrer de l'eau à haute pression dans les joints de suspension/d'arbre d'amortisseur et dans les connecteurs électriques exposés.
2. Asséchez la motoneige avec une serviette non pelucheuse. Après, laissez sécher la motoneige en entier à l'air libre.
3. Nettoyez le compartiment moteur. Au besoin, utilisez un aspirateur d'atelier pour supprimer la saleté, les feuilles, les débris végétaux, etc. présents dans le compartiment moteur.
4. Lavez le système d'échappement à la main et asséchez les tuyaux et le silencieux à l'aide d'un chiffon d'atelier propre.
5. Appliquez un protecteur de métal « à vaporiser » sur les composants en métal exposés, comme le tuyau d'échappement, le silencieux, les arbres d'amortisseur et les ressorts/pivots de suspension.

IMPORTANT

Ne vaporisez pas de protecteur de métal à vaporiser sur les poulies d'entraînement ou menée.

LUBRIFICATION DES PIVOTS

Après avoir lavé la motoneige, il est important d'utiliser de la graisse toutes saisons Premium de Polaris pour lubrifier les divers points de pivotement de la suspension/direction. Cela évacue toute quantité d'eau accumulée dans les joints pour prévenir la formation de corrosion et de rouille.

1. Utilisez un pistolet graisseur et la graisse toutes saisons Premium de Polaris. Consultez le bon manuel d'utilisation pour repérer tous les embouts de graissage des systèmes de direction et de suspension.
2. Pompez de la graisse fraîche dans tous les embouts de graissage jusqu'à ce que la graisse apparaisse au bord de chaque joint.
3. Utilisez un chiffon en papier pour nettoyer et retirez toute la graisse résiduelle purgée des joints.

ENTREPOSAGE DE LA MOTONEIGE

N'entreposez jamais la motoneige dans un endroit chaud et humide, si possible. Tentez d'entreposer la motoneige à l'abri de la lumière directe du soleil.

1. Couvrez la motoneige avec une housse Polaris ou avec une housse équivalente du commerce.
2. Effectuez l'entreposage loin de l'eau, des herbes hautes et de la lumière directe du soleil. Le lieu d'entreposage doit avoir un certain niveau d'aération pour prévenir l'air humide et stagnant de s'accumuler dans la motoneige et autour de celle-ci.

PRÉPARATION POUR LES RANDONNÉES D'HIVER

La préparation d'une motoneige pour les randonnées d'hiver consiste à effectuer certaines des procédures d'entreposage d'été dans l'ordre inversé :

1. Déplacez la motoneige à l'extérieur dans un endroit bien aéré. Soulevez la suspension arrière au-dessus du sol. Retirez le panneau latéral du compartiment moteur et le capot.
2. Préparez des courroies d'entraînement primaire et auxiliaire (secondaire) pour l'utilisation hivernale. Il est recommandé de laver les courroies avec une solution d'eau savonneuse tiède et de les laisser sécher à l'air.
3. Si la motoneige est équipée d'un démarreur électrique ou d'une batterie à bord pour écran à affichage numérique interactif de Polaris (PIDD), retirez la batterie du Battery Tender et réinstallez-la dans le boîtier de batterie. Suivez les procédures d'installation de la batterie indiquées dans le manuel d'utilisation.
4. Vérifiez que les bougies sont installées et serrées au bon couple. Réinstallez les fils de bougie.

AVIS
Assurez-vous d'entendre un déclic lorsque vous pressez les capuchons de bougie sur les bougies. Cela confirme que les capuchons de bougie sont correctement assujettis.

5. Si vous avez placé des feuilles d'assouplissant dans le compartiment moteur, retirez-les.
6. À l'aide d'un chiffon d'atelier, essuyez le tuyau d'échappement, le silencieux et les demi-poulies.
7. Installez la courroie d'entraînement primaire sur les poulies en laissant la marque Polaris lisible de l'extérieur de la motoneige.

8. Réinstallez la courroie d'entraînement auxiliaire (secondaire) sur le support de courroie.
9. Sur les motoneiges à carburateur, tournez le robinet d'arrêt carburant à la position MARCHE.
10. La chenille étant en suspension, au-dessus du sol, suivez la procédure de réglage de la tension de la chenille telle qu'elle apparaît dans votre manuel d'utilisation.
11. Démarrez le moteur et laissez-le tourner. Laissez le moteur tourner pendant au moins 15 minutes. Accélérez momentanément quelques fois pour augmenter le régime du moteur.

AVIS

L'échappement peut émettre plus de fumée qu'à l'habitude à mesure que l'huile à brumiser sur le moteur se consomme.

12. Pendant que le moteur tourne, vérifiez qu'il n'y a aucune fuite de liquide de refroidissement (pour les moteurs refroidis par liquide). Après avoir enclenché l'accélérateur quelques fois pour faire tourner la chenille, vérifiez que la chenille est alignée avec les glissières.
13. Arrêtez le moteur. S'il y a lieu, réalignez la chenille à cette étape.
14. Après le réglage de la chenille ou après avoir laissé refroidir le moteur. Ajoutez du liquide de refroidissement dans le réservoir, au besoin.
15. Démarrez le moteur à nouveau et laissez-le tourner pendant une autre période de 15 minutes. Après 15 minutes, coupez le moteur et laissez refroidir le tuyau d'échappement.
16. Retirez et éliminez les bougies. Installez des bougies neuves dans le moteur. Procurez-vous deux autres bougies neuves et installez-les dans les supports à bougie ou dans un sac de rangement.
17. Inspectez les lisses/carbures des skis. C'est maintenant le temps de remplacer les lisses si elles sont endommagées ou si les carbures sont usés.
18. Mettez du produit Carbon Clean dans le réservoir de carburant.
19. Connectez-vous au www.ridecommand.com et téléchargez les fichiers de mise à jour PIDD des PISTES les plus récents. Mettez à jour l'écran à affichage numérique interactif de Polaris (PIDD) (le cas échéant) avec le fichier de mise à jour des PISTES le plus récent.
20. Graissez les embouts de graissage de la suspension arrière avec de la graisse toutes saisons Premium de Polaris, juste assez pour évacuer toute quantité d'eau pouvant s'être accumulée dans les points de pivotement de la suspension.

SPÉCIFICATIONS

600 PRO-RMK 155

CAPACITÉS ET DIMENSIONS	
Style de carrosserie	AXYS
Nombre de places	1
Capacité du liquide de refroidissement	5 L
Capacité d'huile du carter de chaîne	S.O.
Capacité du réservoir de carburant	43,5 L
Capacité d'huile du carter d'engrenage	S.O.
Capacité d'huile	3,7 L
Hauteur	124,8 cm
Longueur	333 cm
Largeur nominale	110,5 cm
Type de frein	Hayes® Apollo
Entraxe de l'embrayage à poulie menante	29 cm
Numéro de pièce de courroie d'entraînement	3211115
Embrayage à poulie menante	P-85
Embrayage à poulie menée	Rouleau Team léger, marche arrière
Boîte de vitesses en marche arrière	Marche arrière électronique

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR ET REFROIDISSEMENT	
Moteur	S6203-6044-LO6P
Cylindrée	599 cm ³
Cylindres	2
Alésage x course (mm)	77,25 x 64 mm
Puissance de sortie de l'alternateur	400 W
Corps de papillon	Mikuni
Injection d'huile	Pompe à huile électronique
Huile moteur recommandée	Système d'échappement variable (VES)
Format d'alésage du corps de papillon	46 mm
Régime de ralenti (tr/min)	1 700 +/- 200
Régime de fonctionnement nominal	8 250 +0/-250
Refroidissement	Liquide
Temp. d'ouverture du thermostat	52 °C
Type d'allumage	Condensateur d'allumage numérique (CDI) multidimensionnel
Bougie d'allumage/écartement	NGK® BPR 9ES/ 0,7 mm
Indice d'octane recommandé	91 recommandé (87 minimum)
CARACTÉRISTIQUES	
Indicateur de niveau de carburant électronique	S.O.
Démarrreur électrique	En option/accessoire
Témoin de bas niveau d'huile	De série
Frein de stationnement	De série

Indicateur de vitesse	De série
Tachymètre	De série

TABLEAU D'EMBRAYAGE DE LA 600 PRO-RMK

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE					
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		QUICK DRIVE Engrenage/ pas
	Masselotte	Ressort d'embra- ge	Ressort d'embra- ge	Hélice de poulie menée	
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-62 (1321586)*	NOIR 120-320 (7044537)	Démarrage manuel Noir (7043063) Démarrage électrique Noir/mauve (7043363)	STR 42 LW ER (5143881)	22:43, pas de 69
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-60 (1321587)				
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-60 (1321587)	Démarrage manuel Noir/vert (7042083) Démarrage électrique (140/330 – 7043829)	LH Team LW, noir/ mauve (7043363)	STR 40 LW ER (5143880)	
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-58 (1321588)				
2 700 à 3 300 (9 000 à 11 000)	10-56 (1321684)				
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-54 (1321685)				
Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F). * = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux ** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrer au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.					

SPÉCIFICATIONS

850 PRO-RMK

CAPACITÉS ET DIMENSIONS	
Style de carrosserie	AXYS
Nombre de places	1
Capacité du liquide de refroidissement	5 L (155) 5,2 L (163/165) 5,4 L (174)
Capacité d'huile du carter de chaîne	S.O. (modèles QuickDrive) 266,2 mL (modèles à carter de chaîne)
Capacité du réservoir de carburant	43,5 L
Capacité d'huile du carter d'engrenage	S.O.
Capacité d'huile	3,7 L
Hauteur	124,8 cm
Longueur	333 cm (155) 341,4 cm (163/165) 360,6 cm (174)
Largeur nominale	110,5 cm
Type de frein	Hayes® Apollo
Entraxe de l'embrayage à poulie menante	29 cm
Numéro de pièce de courroie d'entraînement	3211216
Embrayage à poulie menante	P-85
Embrayage à poulie menée	Rouleau Team léger, marche arrière
Boîte de vitesses en marche arrière	Marche arrière électronique

MOTEUR/TRANSMISSION/REFROIDISSEMENT	
Moteur	SS6185-8444-LO8R
Cylindrée	840 cm ³
Cylindres	2 monobloc
Alésage x course (mm)	85 x 74
Puissance de sortie de l'alternateur	500 W
Corps de papillon	1205875
Injection d'huile	Pompe à huile électronique
Huile moteur recommandée	Système d'échappement variable (VES)
Format d'alésage du corps de papillon	50 mm
Régime de ralenti (tr/min)	1 800 +/- 200
Régime de fonctionnement nominal	8 250 +0/-150
Refroidissement	Liquide
Temp. d'ouverture du thermostat	38 °C
Type d'allumage	Condensateur d'allumage numérique (CDI) multidimensionnel
Bougie d'allumage/écartement	NGK® BPR 9ES/0,7 mm (0,027 po)
Indice d'octane recommandé	91 recommandé (87 minimum)
CARACTÉRISTIQUES	
Indicateur de niveau de carburant électronique	S.O.
Démarrreur électrique	En option
Témoin de bas niveau d'huile	De série
Frein de stationnement	De série

SPÉCIFICATIONS

Indicateur de vitesse	De série
Tachymètre	De série

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE DES 850 PRO-RMK 155/163/165

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE						
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		QUICK DRIVE Engrena- ge/pas	CARTER DE CHAÎNE Engrena- ge/pas
	Masselot- te	Ressort d'em- brayage	Ressort d'em- brayage	Hélice de poulie menée		
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-72 (1322428) *	AMANDE/ DORÉ 150-290 7041645 NOIR 120-320 7044537	ROUGE/ BLEU 140-200 7043057 NOIR 155-222 7043063	60/44/0,36 5143882 STR 42 5143881	22:43, pas de 69	22:50, pas de 73
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-70 (1322414)					
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-70 (1322414)					
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-68 (1322427)					
2 700 à 3 350 (9 000 à 11 000)	10-66 (1321584)					
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-64 (1321585)					
Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F). * = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux ** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrez au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.						

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE DE 3 PO DES 850 PRO-RMK (155/163/174)

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE						
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		QUICK DRIVE Engrena- ge/pas	CARTER DE CHAÎNE Engrena- ge/pas
	Masselot- te	Ressort d'em- brayage	Ressort d'em- brayage	Hélice de poulie menée		
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-72 (1322428) *	AMANDE/ DORÉ 150-290 7041645	ROUGE/ BLEU 140-200 7043057	60/44/0,36 5143882	22:50, pas de 73	19:44, pas de 74
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-70 (1322414)					
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-70 (1322414)	NOIR 120-320 7044537	NOIR 155-222 7043063	STR 42 5143881		
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-68 (1322427)					
2 700 à 3 350 (9 000 à 11 000)	10-66 (1321584)					
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-64 (1321585)					
Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F). * = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux ** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrez au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.						

SPÉCIFICATIONS

850 RMK KHAOS

CAPACITÉS ET DIMENSIONS	
Style de carrosserie	AXYS
Nombre de places	1
Capacité du liquide de refroidissement	5 L (155) 5,2 L (163/165) 5,4 L (174)
Capacité d'huile du carter de chaîne	S.O. (modèles QuickDrive) 266,2 mL (modèles à carter de chaîne)
Capacité du réservoir de carburant	43,5 L
Capacité d'huile du carter d'engrenage	S.O.
Capacité d'huile	3,7 L
Hauteur	124,8 cm
Longueur	333 cm (155) 341,4 cm (163/165) 360,6 cm (174)
Largeur nominale	110,5 cm
Type de frein	Hayes® Apollo
Entraxe de l'embrayage à poulie menante	29 cm
Numéro de pièce de courroie d'entraînement	3211216
Embrayage à poulie menante	P-85
Embrayage à poulie menée	Rouleau Team léger, marche arrière
Boîte de vitesses en marche arrière	Marche arrière électronique

MOTEUR/TRANSMISSION/REFROIDISSEMENT	
Moteur	SS6185-8444-LO8R
Cylindrée	840 cm ³
Cylindres	2 monobloc
Alésage x course (mm)	85 x 74
Puissance de sortie de l'alternateur	500 W
Corps de papillon	1205875
Injection d'huile	Pompe à huile électronique
Huile moteur recommandée	Système d'échappement variable (VES)
Format d'alésage du corps de papillon	50 mm
Régime de ralenti (tr/min)	1 800 +/- 200
Régime de fonctionnement nominal	8 250 +0/-150
Refroidissement	Liquide
Temp. d'ouverture du thermostat	38 °C
Type d'allumage	Condensateur d'allumage numérique (CDI) multidimensionnel
Bougie d'allumage/écartement	NGK® BPR 9ES/0,7 mm (0,027 po)
Indice d'octane recommandé	91 recommandé (87 minimum)
CARACTÉRISTIQUES	
Indicateur de niveau de carburant électronique	S.O.
Démarrreur électrique	En option
Témoin de bas niveau d'huile	De série
Frein de stationnement	De série

SPÉCIFICATIONS

Indicateur de vitesse	De série
Tachymètre	De série

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE DES 850 RMK KHAOS (155/163/165)

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE						
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		QUICK DRIVE Engrena- ge/pas	CARTER DE CHAÎNE Engrena- ge/pas
	Masselot- te	Ressort d'em- brayage	Ressort d'em- brayage	Hélice de poulie menée		
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-72 (1322428) *	AMANDE/ DORÉ 150-290 7041645	ROUGE/ BLEU 140-200 7043057	60/44/0,36 5143882	22:43, pas de 69	22:50, pas de 73
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-70 (1322414)					
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-70 (1322414)	NOIR 120-320 7044537	NOIR 155-222 7043063	STR 42 5143881		
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-68 (1322427)					
2 700 à 3 350 (9 000 à 11 000)	10-66 (1321584)					
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-64 (1321585)					

Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F).

* = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux

** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude

Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrez au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE 3 PO DES 850 RMK KHAOS (155/163/174)

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE						
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		QUICK DRIVE Engrena- ge/pas	CARTER DE CHAÎNE Engrena- ge/pas
	Masselot- te	Ressort d'em- brayage	Ressort d'em- brayage	Hélice de poulie menée		
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-72 (1322428) *	AMANDE/ DORÉ 150-290 7041645	ROUGE/ BLEU 140-200 7043057	60/44/0,36 5143882	22:50, pas de 73	19:44, pas de 74
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-70 (1322414)					
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-70 (1322414)	NOIR 120-320 7044537	NOIR 155-222 7043063	STR 42 5143881		
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-68 (1322427)					
2 700 à 3 350 (9 000 à 11 000)	10-66 (1321584)					
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-64 (1321585)					

Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F).

* = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux

** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude

Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrez au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.

SPÉCIFICATIONS

850 SKS 155

CAPACITÉS ET DIMENSIONS	
Style de carrosserie	AXYS
Nombre de places	1
Capacité du liquide de refroidissement	5 L
Capacité d'huile du carter de chaîne	266,2 mL
Capacité du réservoir de carburant	43,5 L
Capacité d'huile du carter d'engrenage	S.O.
Capacité d'huile	3,7 L
Hauteur	124,7 cm
Longueur	332,75 cm
Largeur nominale	110,5 cm
Type de frein	Hayes® Apollo
Entraxe de l'embrayage à poulie menante	29 cm
Numéro de pièce de courroie d'entraînement	3211216
Embrayage à poulie menante	P-85
Embrayage à poulie menée	Rouleau Team léger, marche arrière
Boîte de vitesses en marche arrière	Marche arrière électronique

MOTEUR/TRANSMISSION/REFROIDISSEMENT	
Moteur	SS6185-8444-LO8R
Cylindrée	840 cm ³
Cylindres	2 monobloc
Alésage x course (mm)	85 x 74
Puissance de sortie de l'alternateur	500 W
Corps de papillon	1205875
Injection d'huile	Pompe à huile électronique
Huile moteur recommandée	Système d'échappement variable (VES)
Format d'alésage du corps de papillon	50 mm
Régime de ralenti (tr/min)	1 800 +/- 200
Régime de fonctionnement nominal	8 250 +0/-150
Refroidissement	Liquide
Temp. d'ouverture du thermostat	38 °C
Type d'allumage	Condensateur d'allumage numérique (CDI) multidimensionnel
Bougie d'allumage/écartement	NGK® BPR 9ES/0,7 mm (0,027 po)
Indice d'octane recommandé	91 recommandé (87 minimum)
CARACTÉRISTIQUES	
Indicateur de niveau de carburant électronique	S.O.
Démarrreur électrique	En option
Témoin de bas niveau d'huile	De série
Frein de stationnement	De série

SPÉCIFICATIONS

Indicateur de vitesse	De série
Tachymètre	De série

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE DES 850 SKS 155

RÉGLAGES D'EMBRAYAGE					
ALTITUDE mètres (pieds)	EMBRAYAGE À POULIE MENANTE		EMBRAYAGE À POULIE MENÉE		
	Masselotte	Ressort d'embra- ge	Ressort d'embra- ge	Hélice de poulie menée	Engrenage/ pas
0 à 900 (0 à 3 000)*	10-72 (1322428)*	AMANDE/ DORÉ 150-290 7041645	ROUGE/ BLEU 140-200 7043057	60/44/0,36 5143882	20:40, pas de 72
900 à 1 500 (3 000 à 5 000)	10-70 (1322414)				
1 500 à 2 100 (5 000 à 7 000)	10-70 (1322414)	NOIR 120-320 7044537	NOIR 155-222 7043063	STR 42 5143881	
2 100 à 2 700 (7 000 à 9 000)**	10-68 (1322427)				
2 700 à 3 350 (9 000 à 11 000)	10-66 (1321584)				
3 300 à 3 900 (11 000 à 13 000)	10-64 (1321585)				

Les cellules ombragées indiquent les réglages effectués en usine. Utilisez des masselottes pesant deux grammes de moins en conduisant la motoneige à des températures supérieures à 5 °C (40 °F).

* = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour basse altitude et pour les modèles internationaux

** = Réglage de série pour les modèles nord-américains pour haute altitude

Couple des boulons d'embrayage à poulie menante : Resserrez au couple de 108 N·m (80 lb·pi) après avoir fait tourner le moteur.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – MODÈLES 600

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
Capteur de position de la commande d'accélérateur 1	51	3	P0123	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur est supérieur à 4,39 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de position de commande d'accélérateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0122		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur est inférieur à 0,7 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de position de la commande d'accélérateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		10	P0120		Ce code d'anomalie se déclenche lorsque le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur change trop rapidement pour être correct. La condition peut être causée par des connexions intermittentes qui font évoluer rapidement la tension du TPS entre les lectures. Recherchez des connecteurs ou un câblage endommagés.
Signal de vitesse du véhicule	84	2	P0503		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal de vitesse du véhicule est intermittent ou absent. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou un capteur de vitesse de véhicule défectueux/détaché.
Capteur de niveau d'huile moteur/commutateur	98	17	P250F	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si le niveau d'huile est trop bas. Il peut être causé par un bas niveau d'huile, un capteur de niveau d'huile défectueux ou une ECU/des connexions défectueuses.
Capteur de température de l'air d'admission	105	3	P0113	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'air d'admission est supérieur à 4,9 V.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
					Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température d'air d'admission ou une ECU/des connexions défectueuses.
		4	P0112		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'air d'admission est inférieur à 0,19 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température d'air d'admission ou une ECU/des connexions défectueuses.
		10	P0114		Taux de variation anormal
Capteur de pression barométrique	108	3	P2229	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit du signal du capteur de pression atmosphérique est ouvert ou court-circuité à la tension de la batterie. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un capteur de pression ambiante ou une ECU défectueux.
		4	P2228		Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit du signal du capteur de pression barométrique est court-circuité à la masse. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un capteur de pression ambiante ou une ECU défectueux.
		10	P2230		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de pression barométrique indique un taux de variation peu réaliste. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de pression barométrique ou une ECU/des connexions défectueuses.
Capteur de température du moteur	110	3	P0118	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température du liquide de refroidissement du moteur est supérieur à 4,8 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du liquide de refroidissement ou une ECU/des connexions défectueuses.
		4	P0117		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température du liquide de refroidissement du moteur est inférieur à 0,1 V.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
					Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du liquide de refroidissement ou une ECU/des connexions défectueux.
		0	P1217	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si la température du moteur indique une condition de surchauffe critique et le moteur fonctionne en mode de rendement limité pour empêcher les dommages. Il peut être causé par toute défaillance qui provoquerait la surchauffe du moteur.
		16	P0217		Ce code d'anomalie se déclenche si la température du moteur indique une condition de surchauffe grave. Il peut être causé par toute défaillance qui provoquerait la surchauffe du moteur. Ce code d'anomalie n'indique pas que le capteur de température du moteur a un problème.
		15	P1116		Ce code d'anomalie se déclenche si la température du moteur indique une condition de surchauffe. Il peut être causé par toute défaillance qui provoquerait la surchauffe du moteur. Ce code d'anomalie n'indique pas que le capteur de température du moteur a un problème.
Tension c.c. de châssis	167	3	P1569	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du système est supérieure à la valeur acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé, un régulateur de tension défectueux ou une ECU défectueuse.
		4	P1568		Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du système est inférieure à la valeur acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé, un stator défectueux, un régulateur de tension défectueux ou une ECU défectueuse.
Capteur de température de l'échappement	173	3	P0546	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a tourné à plus de 3 000 tr/min pendant plus de 2 minutes et le signal du capteur de température d'échappement est supérieur à 4,90 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du moteur ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
		4	P0545		Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a tourné à plus de 3 000 tr/min pendant plus de 2 minutes et le signal du capteur de température d'échappement est inférieur à 0,06 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du moteur ou une ECU/des connexions défectueux.
		0	P1517		Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a été arrêté à cause d'une température d'échappement élevée. Il peut être causé par un capteur de température d'échappement/des connexions défectueux ou un rapport air/carburant appauvri qui provoque une température d'échappement élevée.
		10	P1546		Taux de variation anormal
Erreur de total de contrôle de mémoire de l'ECU	628	13	P0601	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si une défaillance de mémoire interne est détectée dans la commande du moteur. Il peut être causé uniquement par une ECU défectueuse.
Erreur de signal de capteur du vilebrequin	636	2	P0335	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur est en marche et aucun signal n'est détecté en provenance du capteur de vilebrequin 5X. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de vilebrequin ou une ECU/des connexions défectueux.
Défaillance du circuit de capteur de position de vilebrequin	636	8	P0336	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur est en marche et le nombre d'impulsions provenant du capteur de vilebrequin 5X est incorrect. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de vilebrequin ou une ECU/des connexions défectueux.
Injecteur de carburant (MAG)	651	5	P0261	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de circuit ouvert est détectée dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre MAG. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un injecteur de carburant ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
		3	P0262		Ce code d'anomalie se déclenche si un court-circuit à la tension est détecté dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre MAG. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un injecteur de carburant ou une ECU/des connexions défectueuses.
Injecteur de carburant (prise de force)	652	5	P0264	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de circuit ouvert est détectée dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre de prise de force. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un injecteur de carburant ou une ECU/des connexions défectueuses.
		3	P0265		Ce code d'anomalie se déclenche si un court-circuit à la tension est détecté dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre de prise de force. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un injecteur de carburant ou une ECU/des connexions défectueuses.
Capteur de détonation	731	4	P0327	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le régime du moteur est supérieur à 6 000 tr/min et le signal du capteur de détonation est inférieur à 1,23 V pendant plus de 2 secondes. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de détonation ou une ECU/des connexions défectueuses.
		2	P0325		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de détonation indique une valeur peu réaliste. Il peut être causé par un capteur de détonation/des connexions défectueuses, un capteur détaché ou un bruit mécanique excessif du moteur.
Circuit d'entraînement primaire de bobine d'allumage (MAG)	1 268	5	P1351	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de bobine d'allumage est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions, une bobine d'allumage ou une ECU endommagés.
Circuit de tension d'attaque de pompe à carburant	1 347	5	P0230	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de pompe à carburant est ouvert.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
					Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par une pompe à carburant ou une ECU défectueuse.
Niveau de détonation (technologie d'élimination des détonations [DET]) (MAG)	1 352	0	P1336	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la commande du moteur atteint la limite de contrôle de détonation maximale par correction du carburant sur le cylindre MAG.
		16	P2336		Ce code d'anomalie se déclenche si le capteur de détonation de cylindre 1 (MAG) atteint un niveau critique. Il peut être causé par des cognements excessifs (problèmes liés au carburant), une condition de marche appauvrie ou des problèmes mécaniques du moteur.
Niveau de détonation (technologie d'élimination des détonations [DET]) (prise de force)	1 353	0	P1337	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la commande du moteur atteint la limite de contrôle de détonation maximale par correction du carburant sur le cylindre de prise de force.
		16	P2337		Ce code d'anomalie se déclenche si le capteur de détonation de cylindre 2 (prise de force) atteint un niveau critique. Il peut être causé par des cognements excessifs (problèmes liés au carburant), une condition de marche appauvrie ou des problèmes mécaniques du moteur.
Tension d'alimentation du capteur 1 (TPS/TMAP)	3 509	4	P06B1	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du capteur 1 est inférieure à la limite acceptable (4,50 V). Il peut être causé par un câblage endommagé ou des capteurs défectueux/court-circuités.
Tension d'alimentation du capteur 2 (capteur de vitesse)	3 510	4	P06B4	ÉTEINT	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du capteur 2 est inférieure à la limite acceptable (4,50 V). Il peut être causé par un câblage endommagé ou des capteurs défectueux/court-circuités.
Pompe à huile électronique	3 589	5	P16BA	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de pompe à huile est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, une pompe à huile/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
		12	P16BC		Ce code d'anomalie se déclenche si une défaillance est détectée dans le circuit de tension d'attaque de pompe à huile. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, une pompe à huile/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.
Tension d'alimentation de sortie d'ECU Alimentation de l'injecteur de carburant (16 V)	3 598	3	P16A9	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'injecteur 2 est supérieure à la limite acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs défectueux/court-circuités.
		4	P16A8		Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'injecteur 2 est inférieure à la limite acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs défectueux/court-circuités.
Tension d'alimentation de sortie de l'ECU Capteur de vitesse au sol (5 V)	3 599	3	P17AA	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'ECU numéro 3 (alimentation du capteur de vitesse du véhicule) est trop élevée. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, un capteur de vitesse du véhicule/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.
		4	P17AB		Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'ECU numéro 3 (alimentation du capteur de vitesse du véhicule) est trop basse. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, un capteur de vitesse du véhicule/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.
Signal de relâchement de la commande d'accélérateur	520194	3	P1555	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du contacteur de relâchement d'accélérateur est en circuit ouvert ou court-circuité à la tension de la batterie. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un interrupteur de sécurité de l'accélérateur ou une ECU défectueux.
		4	P1554		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal de l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur est court-circuité à la masse. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un interrupteur de sécurité de l'accélérateur ou une ECU défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
		7	P1552		Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du contacteur de relâchement d'accélérateur indique que l'accélérateur est coincé en position ouverte. Il peut être causé par un accélérateur coincé ou une tringlerie de l'accélérateur mal réglée/coincée.
Solénoïde de la soupape d'échappement (600 seulement)	520215	5	P1477	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de court-circuit à la tension est détectée dans le circuit de commande de solénoïde de soupape d'échappement. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un solénoïde de soupape d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
		3	P1479		Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de court-circuit à la tension est détectée dans le circuit de commande de solénoïde de soupape d'échappement. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un solénoïde de soupape d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
Relais de délestage	520219	5	P1646	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de délestage est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions, un relais d'allumage accessoire ou une ECU endommagés.
		3	P1647		Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de délestage est court-circuité à la tension. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un relais accessoire ou une ECU défectueux.
Relais de charge de la batterie Modèles équipés d'une batterie seulement	520220	5	P163C	ALLUMÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de charge est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions, un relais de charge ou une ECU endommagés.
		3	P163D		Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de charge est court-circuité à la tension. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un relais de charge ou une ECU défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
Réglages de pompe à huile ou d'injecteur de carburant non programmés	520241	13	P1278	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le calibrage de l'injecteur de carburant ou de la pompe d'injection d'huile n'a pas été programmé. Mettez à jour les réglages de l'injecteur/la pompe à huile. AVERTISSEMENT : N'utilisez pas le véhicule si ce code d'anomalie est déclenché.
Impulsions de vitesse au sol par mille non programmées	520242	13	P1279	ALLU-MÉ	Ce code d'anomalie se déclenche si le réglage du capteur de vitesse du véhicule n'est pas programmé correctement dans l'ECU. Reprogrammez l'ECU.
Actionneur de soupape d'échappement 800 HO seulement (convertisseur PWM – diagnostics)	520324	3	P1400	ALLU-MÉ	Pour tous les codes d'anomalie de diagnostic E-VES (DTC), consultez la page 217
		5	P1401		
		13	P1402		
		12	P1403		
		7	P1404		
		2	P1405		
Actionneur de soupape d'échappement 800 HO seulement (convertisseur PWM – position)	520335	3	P1406	ALLU-MÉ	
		5	P1407		
		10	P1408		
Condition de surchauffe de l'actionneur de la vanne d'expansion 800 HO seulement	520334	31	P1409	ALLU-MÉ	
Position d'apprentissage par défaut de l'actionneur de la vanne d'expansion 800 HO seulement	520337	31	P1410	ALLU-MÉ	
Position de la soupape d'échappement hors plage (OUVRETE) 800 HO seulement	520325	31	P140A	ALLU-MÉ	
Position de la soupape d'échappement hors plage (INTERMÉDIAIRE) 800 HO seulement	520326	31	P140B	ALLU-MÉ	

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – AXYS					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ ÉTAT MIL : ALLUMÉ = DIODE ÉLECTROLUMINESCENTE DE VÉRIFICATION DU MOTEUR ALLUMÉE					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	ÉTAT MIL	ÉTAT
Position de la soupape d'échappement hors plage (FERMÉE) 800 HO seulement	520327	31	P140C	ALLUMÉ	
Actionneur de la vanne d'expansion/ relais d'indicateur	520328	5 3	P140D P140E	ALLUMÉ	
Conduite avec les freins appliqués à une vitesse modérément élevée	520555	31	C2418	ALLUMÉ	Les freins sont appliqués trop longtemps pendant que le moteur tourne au-dessus d'un certain régime.
Conduite avec les freins appliqués à une vitesse très élevée	520556		C2419		

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC) – MODÈLES 850

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	DÉFAILLANCE	ÉTAT
Capteur de position de la commande d'accélérateur	51	3	P0123	Haute tension du capteur de position de la commande d'accélérateur 1	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur est supérieur à 4,61 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de position de la commande d'accélérateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0122	Basse tension du capteur de position de la	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur est inférieur à 0,7 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de position de la commande d'accélérateur ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	DÉFAILLANCE	ÉTAT
				commande d'accélérateur 1	
		10	P0120	Transition irréaliste du TPS	Ce code d'anomalie se déclenche lorsque le signal du capteur de position de la commande d'accélérateur change trop rapidement pour être correct. La condition peut être causée par des connexions intermittentes qui font évoluer rapidement la tension du TPS entre les lectures. Recherchez des connecteurs ou un câblage endommagés.
Capteur de vitesse du véhicule	84	2	P0503	Défaillance du signal du capteur de vitesse du véhicule	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal de vitesse du véhicule est intermittent ou absent. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou un capteur de vitesse du véhicule défectueux/détaché.
Capteur de température de l'air d'admission	105	3	P0113	Haute tension du circuit du capteur de température d'air d'admission	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'air d'admission est supérieur à 4,9 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température d'air d'admission ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0112	Basse tension du circuit du capteur de température d'air d'admission	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'air d'admission est inférieur à 0,19 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température d'air d'admission ou une ECU/des connexions défectueux.
		10	P0114	Taux de variation anormal du capteur de	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température d'air d'admission indique un taux de variation peu réaliste. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)					
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ					
CODE D'ANOMALIE	SPN	FMI	CODE P	DÉFAILLANCE	ÉTAT
				température d'air d'admission	capteur de température d'air d'admission ou une ECU/des connexions défectueux.
Capteur de pression barométrique	108	3	P2229	Haute tension du circuit du capteur de pression atmosphérique	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit du signal du capteur de pression atmosphérique est ouvert ou court-circuité à la tension de la batterie. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un capteur de pression ambiante ou une ECU défectueux.
		4	P2228	Basse tension du circuit du capteur de pression atmosphérique	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit du signal du capteur de pression barométrique est court-circuité à la masse. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou un capteur de pression ambiante ou une ECU défectueux.
Capteur de température du moteur	110	0	P1217	Arrêt du moteur en cas de température excessive du moteur	Ce code d'anomalie se déclenche si la température du moteur indique une condition de surchauffe critique et que le moteur fonctionne en mode de rendement limité pour empêcher les dommages. Il peut être causé par toute défaillance qui provoquerait la surchauffe du moteur.
		3	P0118	Haute tension du circuit du capteur de température du moteur	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température du liquide de refroidissement du moteur est supérieur à 4,8 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du liquide de refroidissement ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0117	Basse tension du circuit du capteur de température du moteur	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température du liquide de refroidissement du moteur est inférieur à 0,1 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de température du liquide de refroidissement ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

		10	P0119	Taux de variation anormal de la température du moteur	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température du moteur indique un taux de variation peu réaliste. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température du moteur ou une ECU/des connexions défectueux.
		16	P0217	Défaillance causée par une température excessive du moteur	Ce code d'anomalie se déclenche si la température du moteur indique une condition de surchauffe grave. Il peut être causé par toute défaillance qui provoquerait la surchauffe du moteur. Ce code d'anomalie n'indique pas qu'il y a un problème au niveau du capteur de température du moteur.
Capteur de pression de carburant	157	3	P0193	Haute tension du capteur de pression sur la rampe d'alimentation	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du capteur de pression de carburant est supérieure à 4,85 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de pression de carburant ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0192	Basse tension du capteur de pression sur la rampe d'alimentation	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit du capteur de pression de carburant est inférieur à 0,1 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de pression de carburant ou une ECU/des connexions défectueux.
		18	P0196	Pression sur la rampe d'alimentation inférieure à la limite d'alimentation	Ce code d'anomalie se déclenche si la pression de carburant baisse de 3 bar (43,5 lb/po ²) pendant 10 secondes. Peut être causé par un ensemble de bride de pompe à carburant (PFA) défectueux.
Capteur de température de carburant	174	3	P1322	Haute tension du capteur de température de carburant	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du capteur de température de carburant est supérieure à 4,81 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de pression de carburant ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

		4	P1323	Basse tension du capteur de température de carburant	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du capteur de température de carburant est inférieure à 0,01 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de pression de carburant ou une ECU/des connexions défectueux.
Batterie	158	3	P1567	Haute tension de la batterie	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension de la batterie est supérieure à 15,0 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par une batterie ou une ECU/des connexions défectueuses.
		4	P1566	Basse tension de la batterie	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension de la batterie est inférieure à 10,0 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par une batterie ou une ECU/des connexions défectueuses.
Capteur de température du tuyau	173	0	P1517	Arrêt de l'échappement causé par une température excessive	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a été arrêté à cause d'une température d'échappement élevée. Il peut être causé par un capteur de température d'échappement/des connexions défectueux ou un rapport air/carburant appauvri qui provoque une température d'échappement élevée.
		3	P0546	Signal haut du capteur de température de l'échappement	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a tourné à plus de 3 000 tr/min pendant plus de 2 minutes et le signal du capteur de température d'échappement est supérieur à 4,90 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température du moteur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P0545	Signal bas du capteur de température de l'échappement	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur a tourné à plus de 3 000 tr/min pendant plus de 2 minutes et le signal du capteur de température d'échappement est inférieur à 0,06 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température du moteur ou une ECU/des connexions défectueux.
		10	P1546	Transition peu réaliste du capteur	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'échappement change trop rapidement pour être considéré comme étant une valeur

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

				de température de l'échappement	réaliste. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
Capteur de température du silencieux	5201-73	0	P1487	Capteur de température de l'échappement 2 – Température trop élevée	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal de température de l'échappement 2 est supérieur à 750 °C. Il peut être causé par un capteur de température d'échappement/des connexions défectueux ou un rapport air/carburant appauvri qui provoque une température d'échappement élevée.
		3	P1484	Haute tension du capteur de température de l'échappement 2	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du capteur de température de l'échappement 2 est supérieure à 4,96 V. Il peut être causé par un câblage endommagé par un capteur de température d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P1485	Basse tension du capteur de température de l'échappement 2	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension du capteur de température de l'échappement 2 est inférieure à 0,06 V. Il peut être causé par un câblage endommagé par un capteur de température d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
		10	P1486	Taux de variation anormal du capteur de température de l'échappement 2	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de température de l'échappement change trop rapidement pour être considéré comme étant une valeur réaliste. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.
		14	P1488	Capteur de température de l'échappement 2 mal agencé au capteur 1	Ce code d'anomalie se déclenche lorsque le signal du capteur de température de l'échappement 2 est de 250 °C de plus que le signal du capteur de température de l'échappement 1. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de température d'échappement ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Capteur de position de rapport	523	2	P0914	Défaillance du signal du capteur de rapport	Ce code d'anomalie indique que la tension du signal du commutateur de rapport se trouve en-dehors d'une plage acceptable. Il peut être causé par un câblage ou des connecteurs endommagés dans le circuit de commutateur de rapport, un commutateur ou ensemble de résistance endommagés ou une ECU/connexions défectueuses.
		3	P0917	Signal haut du capteur de rapport	Ce code d'anomalie indique que la tension du signal du commutateur de rapport se trouve au-dessus de la tension acceptable maximale. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs endommagés dans le circuit de commutateur de rapport, un commutateur endommagé ou une ECU/connexions défectueuses.
		4	P0916	Signal bas du capteur de rapport	Ce code d'anomalie indique que la tension du signal du commutateur de rapport se trouve en dessous de la tension acceptable minimale. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs endommagés dans le circuit de commutateur de rapport, un commutateur endommagé ou une ECU/connexions défectueuses.
Mémoire du module de commande du moteur (ECU)	628	13	P0601	Erreur de total de contrôle de mémoire de l'ECU	Ce code d'anomalie se déclenche si une défaillance de mémoire interne est détectée dans la commande du moteur. Il peut être causé uniquement par une ECU défectueuse.
Capteur de position du vilebrequin	636	2	P0335	Erreur de signal de capteur du vilebrequin	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur est en marche et aucun signal n'est détecté en provenance du capteur de vilebrequin 5X. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de vilebrequin ou une ECU/des connexions défectueux.
		8	P0336	Défaillance du circuit de capteur de position de vilebrequin	Ce code d'anomalie se déclenche si le moteur est en marche et que le nombre d'impulsions provenant du capteur de vilebrequin 5X est incorrect. Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur de vilebrequin ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Injecteur de MAG	651	3	P0262	Injecteur dans la lumière d'admission du cylindre MAG court-circuité à B+	Ce code d'anomalie se déclenche si un court-circuit à la tension est détecté dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre MAG. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un injecteur de carburant ou une ECU/ des connexions défectueux.
		5	P0261	Circuit ouvert de l'injecteur dans la lumière d'admission du cylindre MAG	Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de circuit ouvert est détectée dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre de MAG. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un injecteur de carburant ou une ECU/ des connexions défectueux.
Injecteur de côté de prise de force	652	3	P0265	Injecteur dans la lumière d'admission du cylindre PTO court-circuité à B+	Ce code d'anomalie se déclenche si un court-circuit à la tension est détecté dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre PTO. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un injecteur de carburant ou une ECU/ des connexions défectueux.
		5	P0264	Circuit ouvert de l'injecteur dans la lumière d'admission du cylindre PTO	Ce code d'anomalie se déclenche si une condition de circuit ouvert est détectée dans le circuit de commande d'injecteur dans la lumière d'admission de cylindre PTO. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un injecteur de carburant ou une ECU/ des connexions défectueux.
Capteur de détonation	731	2	P0325	Défaillance de plausibilité du capteur de détonation	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du capteur de détonation indique une valeur peu réaliste. Il peut être causé par un capteur de détonation/des connexions défectueux, un capteur détaché ou un bruit mécanique excessif du moteur.
		4	P0327	Signal du capteur de détonation 1 trop bas	Ce code d'anomalie se déclenche si le régime du moteur est supérieur à 6 000 tr/min et que le signal du capteur de détonation est inférieur à 1,23 V pendant plus de 2 secondes. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un capteur de détonation ou une ECU/ des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Bobine d'allumage MAG	1268	5	P1351	Circuit de tension d'attaque de la bobine d'allumage 1 (MAG) ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de la bobine d'allumage 1 (MAG) est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par une bobine d'allumage MAG ou une ECU défectueuse.
Bobine d'allumage PTO	1269	5	P1352	Circuit de tension d'attaque de la bobine d'allumage 2 (PTO) ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de la bobine d'allumage 2 (PTO) est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par une bobine d'allumage PTO ou une ECU défectueuse.
Détonation MAG	1352	0	P1336	Limite maximale de correction de détonation atteinte, cylindre MAG	Ce code d'anomalie se déclenche si la commande du moteur atteint la limite de contrôle de détonation maximale par correction du carburant sur le cylindre MAG. Il peut être causé par un carburant inapproprié (indice d'octane ou d'éthanol bas) ou une basse pression de carburant.
		16	P2336	Niveau critique de cognement du cylindre 1 (MAG)	Ce code d'anomalie se déclenche si le capteur de détonation de cylindre 1 (MAG) atteint un niveau critique. Il peut être causé par des cognements excessifs (problèmes liés au carburant), une condition de marche appauvrie ou des problèmes mécaniques du moteur.
Détonation PTO	1353	0	P1337	Limite maximale de correction de détonation atteinte, cylindre PTO	Ce code d'anomalie se déclenche si la commande du moteur atteint la limite de contrôle de détonation maximale par correction du carburant sur le cylindre de prise de force. Il peut être causé par un carburant inapproprié (indice d'octane ou d'éthanol bas), une basse pression de carburant ou toute autre condition.
		16	P2337	Niveau critique de cognement du cylindre 2 (PTO)	Ce code d'anomalie se déclenche si le capteur de détonation de cylindre 2 (prise de force) atteint un niveau critique. Il peut être causé par des cognements excessifs (problèmes liés au carburant), une condition de marche appauvrie ou des problèmes mécaniques du moteur.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Tension d'alimentation du capteur 1	3509	4	P06B1	Basse tension d'alimentation du capteur 1	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du capteur 1 est inférieure à la limite acceptable (environ 4,50 V). Il peut être causé par un câblage endommagé ou des capteurs défectueux/court-circuités.
Tension d'alimentation du capteur 2	3510	4	P06B4	Basse tension d'alimentation du capteur 2	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du capteur 2 est inférieure à la limite acceptable (environ 4,50 V). Il peut être causé par un câblage endommagé ou des capteurs défectueux/court-circuités.
Tension d'alimentation du capteur 3	3511	4	P16B6	Basse tension d'alimentation du capteur de vitesse du véhicule	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du capteur 3 est inférieure à la limite acceptable (environ 4,5 V). Il peut être causé par un câblage endommagé ou un capteur défectueux/court-circuité à la masse.
Pompe à huile	3589	5	P16BA	Circuit de tension d'attaque de la pompe à huile ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de pompe à huile est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, une pompe à huile/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.
		12	P16BC	Défaillance du circuit de tension d'attaque de la pompe à huile	Ce code d'anomalie se déclenche si une défaillance est détectée dans le circuit de tension d'attaque de pompe à huile. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés, une pompe à huile/des connexions défectueuses ou une ECU/des connexions défectueuses.
Tension d'alimentation de l'injecteur	3598	3	P16A9	Haute tension d'alimentation de sortie de l'injecteur 2	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'injecteur 2 est supérieure à la limite acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs défectueux/court-circuités.
		4	P16A8	Basse tension d'alimentation de sortie de l'injecteur 2	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de sortie d'injecteur 2 est inférieure à la limite acceptable. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des connecteurs défectueux/court-circuités.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

PBR	32522	208	P1603	Arrêt du régulateur causé par la température	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur subit un arrêt thermique. Il peut être causé par de longues périodes de fonctionnement à une charge élevée et au ralenti avec un capot recouvert de neige.
		223	P1604	Avertissement concernant la température du régulateur	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a indiqué un avertissement concernant la température. Il peut être causé par de longues périodes de fonctionnement à une charge élevée et au ralenti avec un capot recouvert de neige.
		245	P1606	Régulateur : Circuit de l'ECU ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un circuit ouvert dans l'alimentation de l'ECU. Il peut être causé par un fusible de l'ECU sauté ou un circuit ouvert dans le câblage d'alimentation de l'ECU.
		246	P1607	Régulateur : Surcharge de l'ECU	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un appel de courant excessif dans l'alimentation de l'ECU. Il peut être causé par un circuit d'alimentation à l'ECU défectueux ou par des modifications électriques ou une ECU défectueuse.
		255	P1608	Régulateur : Tension de l'ECU trop élevée	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une tension excessive dans l'alimentation de l'ECU. Il peut être causé par un câblage, des connexions du régulateur ou un régulateur endommagés.
	32523	4	P1609	Régulateur : Tension critique trop basse	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une basse tension dans le circuit critique. Il peut être causé par un câblage ou des connexions du régulateur endommagés ou par des modifications électriques ou un régulateur défectueux.
		5	P160B	Régulateur : Circuit critique ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un circuit ouvert dans le circuit critique. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un phare, une pompe à carburant ou des connexions du régulateur défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

		6	P160C	Régulateur : Court-circuit critique	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un courant excessif dans le circuit critique. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un phare, une pompe à carburant ou des connexions du régulateur défectueux.
		15	P160D	Régulateur : Tension critique trop haute	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une tension excessive dans le circuit critique. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un phare, une pompe à carburant ou des connexions du régulateur défectueux.
		20	P160E	Régulateur : Tension du châssis trop basse	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une basse tension dans le circuit du châssis. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des poignées chauffantes défectueuses.
		22	P160F	Régulateur : Court-circuit du châssis	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un appel de courant excessif dans le circuit du châssis. Il peut être causé par un câblage endommagé ou des poignées chauffantes défectueuses.
		31	P1610	Régulateur : Tension du châssis trop haute	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une tension excessive dans le circuit du châssis. Il peut être causé par un câblage, des connexions du régulateur ou un régulateur endommagés.
	32531	36	P1510	Régulateur : Puissance de sortie de stator basse	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une basse tension dans le stator. Il peut être causé par un court-circuit à la masse dans le stator ou un câblage de stator endommagé.
		37	P1511	Régulateur : Circuit de stator ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté un circuit ouvert dans le stator. Il peut être causé par un circuit ouvert dans le stator ou un câblage de stator endommagé.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

	5203-76	31	P1618	Tension de régulateur du châssis désactivée	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une défaillance interne. Il peut être causé par un module du régulateur de tension défectueux.
	5203-77	31	P1619	Tension de régulateur de l'ECU trop basse	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une tension interne basse. Il peut être causé par un câblage/des connexions ou un régulateur/des connexions endommagés.
	5203-78	31	P161A	Performance réduite du régulateur	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur a détecté une défaillance interne. Il peut être causé par un module du régulateur de tension défectueux.
	5206-60	31	P161B	Régulateur près du point d'arrêt thermique	Ce code d'anomalie se déclenche si le régulateur est près de son point d'arrêt thermique. Il peut être causé par une consommation d'énergie excessive ou un débit d'air de refroidissement insuffisant.
Tension de l'ECU	5201-74	3	P1341	Haute tension d'alimentation de l'ECU	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de l'ECU est supérieure à 17,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P1342	Basse tension d'alimentation de l'ECU	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de l'ECU est inférieure à 10,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
Tension critique	5201-75	3	P1343	Haute tension d'alimentation critique	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation critique est supérieure à 17,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P1344	Basse tension d'alimentation critique	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation critique est inférieure à 10,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Tension du châssis	5201-76	3	P1345	Haute tension d'alimentation du châssis	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du châssis est supérieure à 18,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P1346	Basse tension d'alimentation du châssis	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation du châssis est inférieure à 14,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
Tension d'injecteur de 22 V	5201-77	3	P1347	Haute tension de l'injecteur Peak	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de l'injecteur Peak est supérieure à 24,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
		4	P1348	Basse tension de l'injecteur Peak	Ce code d'anomalie se déclenche si la tension d'alimentation de l'injecteur Peak est inférieure à 20,00 V. Il peut être causé par un câblage endommagé ou par un régulateur ou une ECU/des connexions défectueux.
Interrupteur de sécurité de l'accélérateur	5201-94	3	P1555	Circuit du signal du contacteur de relâchement d'accélérateur court-circuité à la tension	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du contacteur de relâchement d'accélérateur est en circuit ouvert ou court-circuité à la tension de la batterie. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un interrupteur de sécurité de l'accélérateur ou une ECU défectueux.
		4	P1554	Circuit du signal du contacteur de relâchement d'accélérateur court-circuité à la masse	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal de l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur est court-circuité à la masse. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un interrupteur de sécurité de l'accélérateur ou une ECU défectueux.
		7	P1552	Erreur d'accélérateur coincé	Ce code d'anomalie se déclenche si le signal du contacteur de relâchement d'accélérateur indique que l'accélérateur est coincé en position ouverte. Il peut être causé

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

					par un accélérateur coincé ou une tringlerie de l'accélérateur mal réglée/coincée.
Relais d'accessoire	5202-19	3	P1647	Circuit de tension d'attaque du relais d'accessoire court-circuité à B+	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque du relais accessoire est court-circuité à la tension. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un relais d'accessoire ou une ECU défectueux.
		5	P1646	Circuit de tension d'attaque du relais d'accessoire ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais accessoire est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions, un relais d'allumage accessoire ou une ECU endommagés.
Relais de charge de la batterie	5202-20	3	P163D	Circuit de tension d'attaque du relais de charge court-circuité à B+	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de charge est court-circuité à la tension. Il peut être causé par un câblage/des connexions endommagés ou par un relais de charge ou une ECU défectueux.
		5	P163C	Circuit de tension d'attaque du relais de charge ouvert	Ce code d'anomalie se déclenche si le circuit de tension d'attaque de relais de charge est ouvert. Il peut être causé par un câblage/des connexions, un relais de charge ou une ECU endommagés.
Décalage de la pompe à huile/injecteur	5202-41	13	P1278	Décalage de pompe à huile ou d'injecteur de carburant non programmé	Ce code d'anomalie se déclenche si le calibrage de l'injecteur de carburant ou de la pompe d'injection d'huile n'a pas été programmé. Mettez à jour les réglages de l'injecteur/la pompe à huile. AVERTISSEMENT : N'utilisez pas le véhicule si ce code d'anomalie est déclenché!
Vitesse au sol (impulsions par mille)	5202-42	13	P1279	Impulsions de vitesse au sol par mille non programmées	Ce code d'anomalie se déclenche si le réglage du capteur de vitesse du véhicule n'est pas programmé correctement dans l'ECU. Réinitialisez les valeurs de décalage de l'ECU pour corriger cette défaillance.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Position de la soupape	5201-78	16	P2627	Position haute de l'actionneur de soupape d'échappement en position ouverte	Pour tous les codes d'anomalie de diagnostic E-VES (DTC), consultez la page 217.
		18	P2628	Position basse de l'actionneur de soupape d'échappement en position ouverte	
	5201-79	16	P2629	Position haute de l'actionneur de soupape d'échappement en position mi-ouverte	
		18	P2630	Position basse de l'actionneur de soupape d'échappement en position mi-ouverte	
	5201-80	16	P2631	Position haute de l'actionneur de soupape d'échappement en position fermée	
		18	P2632	Position basse de l'actionneur de	

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

				soupape d'échappement en position fermée	
Défaillances de position de la soupape d'échappement	5203-25	31	P140A	Position de la soupape d'échappement hors plage (ouverte)	
	5203-26	31	P140B	Position de la soupape d'échappement hors plage (mi-ouverte)	
	5203-27	31	P140C	Position de la soupape d'échappement hors plage (fermée)	
Apprentissage de la soupape d'échappement	5203-28	3	P140E	Apprentissage de la soupape d'échappement/ relais de l'indicateur court-circuité à la tension	
		5	P140D	Apprentissage de la soupape d'échappement/ relais de l'indicateur en circuit ouvert	

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

Diagnostic de l'actionneur	5203-34	31	P1409	Condition de surchauffe de l'actionneur de la soupape d'échappement	
	5203-35	3	P1406	Haute tension de commande de position de l'actionneur de soupape d'échappement	
		5	P1407	Basse tension de commande de position de l'actionneur de soupape d'échappement	
		10	P1408	Taux de variation anormal de position de l'actionneur de soupape d'échappement	
	5203-37	31	P1410	Position d'apprentissage par défaut de l'actionneur de la soupape d'échappement	

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

	5203-65	16	P1605	Alarme de température du régulateur	
Défaillances de rétroaction de l'actionneur	5203-73	2	P1313	Signal de réglage de rétroaction de l'actionneur de soupape d'échappement manquant	
		7	P1316	Position de rétroaction de l'actionneur de soupape d'échappement défectueuse	
		8	P1319	Signal de rétroaction de l'actionneur de soupape d'échappement manquant	
		12	P1317	Défaillance de l'actionneur de rétroaction de l'actionneur de soupape d'échappement	
		13	P1318	Étalonnage de rétroaction de l'actionneur de	

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

				soupape d'échappement défectueux	
Frein activé	5205-55	31	C2418	Conduite avec les freins appliqués à une vitesse modérément élevée	Ce code d'anomalie se déclenche si la motoneige a été conduite avec les freins appliqués continuellement pendant 10 secondes, 4 500 tr/min.
	5205-56	31	C2419	Conduite avec les freins appliqués à une vitesse très élevée	Ce code d'anomalie se déclenche si la motoneige a été conduite avec les freins appliqués continuellement pendant 20 secondes, 4 500 tr/min.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIPTION	CAUSE(S) PROBABLE(S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
P1400	520324	3	Tension de diagnostic trop élevée	Ligne de diagnostic (rose/noir dans le faisceau, brun sur le convertisseur de signal) court-circuitée à +12 V Alimentation de l'actionneur (rouge/noir) retirée.	L'ECU ne permettra pas un état HAUT. Ravitaillez en carburant selon la position actuelle.	Vérifiez si le convertisseur MID présente des fils usés/endommagés. Assurez-vous que le connecteur de convertisseur ne possède aucune broche desserrée.
P1401		5	Circuit de diagnostic ouvert/mis à la masse	Ligne de diagnostic (rose/noir dans le faisceau, brun sur le convertisseur de signal) en circuit ouvert		Remplacez le convertisseur de signal si aucun problème lié au fil/connecteur n'est trouvé.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
				Fil de commande (bleu foncé/ blanc) court-circuité à la masse Fil de commande (bleu foncé/ blanc) ouvert Alimentation de l'actionneur (rouge/noir) retirée		
P1402		13	Défaillance d'apprentissage	Tension de rétroaction hors de portée pendant l'apprentissage	L'ECU forcera l'état BAS et ajustera le ravitaillement en carburant en conséquence.	Assurez-vous que la batterie possède une charge suffisante pour le réapprentissage (maintien d'une tension de 11,5 V durant toute la procédure). Assurez-vous que le convertisseur de signal ou l'actionneur ne sont pas déconnectés. Assurez-vous que le relais de la soupape d'échappement est connecté, opérationnel (clique) et que le câblage de la borne n'est pas endommagé. Assurez-vous que le câble de la soupape d'échappement n'est pas brisé. Effectuez un essai de mesure du câblage

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
						conformément au manuel d'entretien. Retirez et inspectez l'ensemble de soupape pour vérifier si la course est trop élevée ou trop basse.
P1403		12	Équipement défectueux	Capteur de position de l'actionneur défectueux Tension trop élevée durant l'apprentissage de la soupape d'échappe- ment		Remplacez l'actionneur de soupape d'échappement.
P1404		7	Position non obtenue	L'actionneur n'atteint pas l'état demandé. Il déclenchera aussi l'un des événements suivants : P140A/B/C	Ravitaillez en carburant selon la position actuelle de la soupape.	Consultez les actions pour P140A/B/C.
P1405		2	Réglage de modulation d'impulsions en durée manquant	Fil de commande (bleu foncé/ blanc) à l'actionneur en circuit ouvert Fil de commande (bleu foncé/ blanc) court- circuité à la masse	Toutes les positions de soupape sont permises, ravitaillez en carburant selon la position actuelle. Lorsque le signal revient, l'actionneur se réinitialise.	Vérifiez si le câblage du convertisseur de signal présente des fils usés/ endommagés. Assurez-vous que le connecteur de convertisseur ne possède aucune broche desserrée. Remplacez le convertisseur de signal si aucun problème lié au fil/connecteur n'est trouvé.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
P1406	520335	3	Position de rétroaction court- circuitée à +12 V	Position de rétroaction (bleu foncé/ jaune sur le faisceau, gris sur le convertisseur de signal) court-circuitée à +12 V Alimentation de l'actionneur (rouge/noir) retirée	L'ECU forcera l'état BAS et ajustera le ravitaille- ment en carburant en conséquen- ce.	
P1407		5	Circuit de position de rétroaction ouvert/mis à la masse	Position de rétroaction (bleu foncé/ jaune sur le faisceau, gris sur le convertisseur de signal) court-circuitée à la masse Position de rétroaction (bleu foncé/ jaune sur le faisceau, gris sur le convertisseur de signal) ouverte Alimentation de l'actionneur (rouge/noir) retirée		
P1408		10	Taux de variation anormal	L'actionneur atteint l'état de soupape trop rapidement ou la résistance est trop basse. Alimentation de l'actionneur (rouge/noir) retirée	Position forcée au dernier état connu, ravitaillez en carburant en fonction du dernier état connu.	Vérifiez si le câble de soupape d'échappement est endommagé ou mal fixé sur l'ensemble de soupape.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
				Fil de commande (bleu foncé/ blanc) court-circuité à +12 V Fil de commande (bleu foncé/ blanc) court-circuité à la masse		
P1409	520334	31	Surchauffe de l'actionneur	Carte de circuit imprimé de l'actionneur trop chaude Court-circuit interne	L'ECU ne permettra pas un état HAUT. Ravitaillez en carburant, soupape dans un état HAUT dans le pire des cas.	Remplacez l'actionneur de soupape d'échappement.
P1410	520337	31	Position d'apprentissage par défaut	Alimentation de l'actionneur/ convertisseur de signal (rouge/noir) retirée	L'ECU ne permettra pas un fonctionnement HAUT.	Vérifiez si le câblage du convertisseur de signal présente des fils usés ou endommagés. Assurez-vous que le connecteur de convertisseur ne possède aucune broche desserrée. Vérifiez si le câblage de l'actionneur présente des fils brisés ou des broches desserrées sur le connecteur de l'actionneur. Remplacez le convertisseur de signal.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
P140A	520325	31	Position OUVERTE de la soupape non obtenue	Tension de la soupape en position HAUT hors de portée	Ravitaillez en carburant selon la position actuelle de la soupape.	Mesurez la longueur de course du câble. Vérifiez si la soupape fonctionne en douceur en actionnant le câble manuellement sur toute sa course. Effectuez une procédure de réapprentissage de la soupape d'échappement. Retirez l'ensemble E- VES et vérifiez la présence de dépôts importants de carbone ou de dommages.
P140B	520326	31	Position MI- OUVERTE de la soupape non obtenue	Tension de la soupape en position MI- OUVERTE hors de portée		Si elle est occasionnelle, cette défaillance n'est pas inquiétante. Si elle est persistante : Mesurez la longueur de course du câble.
P140C	520327	31	Position BASSE de la soupape non obtenue	Tension de la soupape en position BASSE hors de portée		Vérifiez si la soupape fonctionne en douceur en actionnant le câble manuellement sur toute sa course. Effectuez une procédure de réapprentissage de la soupape d'échappement.

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC (DTC)

CODES D'ANOMALIE DE DIAGNOSTIC E-VES (DTC)						
SPN = NUMÉRO DE PARAMÈTRE SUSPECT/FMI = TÉMOIN DE MODE DE DÉFECTUOSITÉ						
CODE P	SPN	FMI	DESCRIP- TION	CAUSE(S) PROBABLE (S)	RÉPONSE DE L'ECU	PLAN D'ACTION PRINCIPAL
						Retirez l'ensemble E-VES et vérifiez la présence de dépôts importants de carbone ou de dommages.
P140D	520328	5	Circuit de relais de la soupape d'échappement ouvert/ mis à la masse	La ligne d'alimentation du relais de la soupape d'échappement est ouverte.	L'ECU forcera l'état BAS et ajustera le ravitaillement en carburant en conséquence.	Vérifiez si le relais de la soupape d'échappement présente de la corrosion ou des bornes desserrées.
P140E		3	Relais de la soupape d'échappement court-circuité à l'alimentation	Fil gris/jaune du relais de la soupape d'échappement court-circuité à l'alimentation		Remplacez le relais de la soupape d'échappement.

DÉPANNAGE

DÉPANNAGE DU MOTEUR

À moins d'avoir de l'expérience et une formation en réparation de moteurs à deux temps, votre concessionnaire peut vous aider si des problèmes techniques surgissent.

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
Régime de fonctionnement erratique du moteur lors de l'accélération ou avec des charges variées	Coincement de l'embrayage à poulie menante	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Mauvais fonctionnement de l'embrayage à poulie menée	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Engagement difficile de l'embrayage à poulie menante	Courroie d'entraînement usée ou trop étroite	Remplacez la courroie d'entraînement.
	Jeu excessif entre la courroie et la demi-poulie	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Retournement de la courroie d'entraînement	Mauvaise courroie pour l'application	Remplacez la courroie d'entraînement.
	Alignement de l'embrayage non conforme aux spécifications	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Support de montage du moteur cassé ou desserré	Inspectez et remplacez. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
La motoneige n'avance pas.	Embrayage coincé	Vérifiez si la courroie est tendue ou si le ressort est cassé. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.

DÉPANNAGE

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
	Chenille coincée	- Corps étranger coincé ou glissière fondue sur les attaches de chenille à cause d'un manque de lubrification. - La chenille peut être prise dans la glace ou gelée au sol.
	Chaîne ou pignon du carter de chaîne coincé ou cassé	La chaîne est lâche ou cassée ou le tendeur de chaîne est lâche. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Bruit produit par le système d'entraînement	Composants de l'embrayage à poulie menante cassée	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Défectuosité du palier/ carter de chaîne, arbre secondaire ou arbre d'entraînement avant	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Régions usées sur la courroie d'entraînement	Inspectez et remplacez au besoin.
	Chaîne d'entraînement lâche	Inspectez et réglez (ou remplacez).
	Chaîne d'entraînement usée, dents des pignons cassées	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Rendement inadéquat à bas régime	Courroie d'entraînement usée	Inspectez et remplacez au besoin.
	Jeu excessif entre la courroie et la demi-poulie	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Embrayage grippé	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Carburant de mauvaise qualité	Utilisez un carburant d'indice d'octane de 87 à 91 (ou plus).

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
Le moteur ne tourne pas.	Moteur grippé	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien. Un grippage est causé par une lubrification insuffisante, une alimentation inadéquate en carburant, des pièces cassées ou un refroidissement inadéquat.
	Blocage hydrostatique	Du carburant s'est infiltré dans le carter moteur pendant que le véhicule était à la verticale ou transporté. Enlevez le bouchon du carter moteur inférieur pour une vidange d'urgence. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Le moteur tourne, mais ne démarre pas.	Allumage défectueux	Installez de nouvelles bougies. Si le moteur refuse toujours de démarrer, vérifiez s'il y a des étincelles. S'il n'y a pas d'étincelle, votre concessionnaire peut effectuer cette réparation.
	Aucun carburant au moteur	- Assurez-vous que le robinet de carburant est ouvert. - Assurez-vous qu'il y a du carburant dans le réservoir de carburant. - Glace possible dans la conduite, le filtre ou la pompe de carburant. Ajoutez de l'alcool isopropylique au système d'alimentation. - Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.

DÉPANNAGE

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
	Faible compression du moteur	C'est un problème de moteur important qui doit être corrigé avant l'utilisation. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Le moteur manque de puissance.	Bougies encrassées ou défectueuses	Remplacez les bougies.
	Filtre à carburant (perte de puissance à régime élevé)	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Filtre à carburant ou filet tubulaire d'aspiration du réservoir obstrué	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
	Embrayage incorrect	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Le moteur fait continuellement des retours de flamme.	Bougies défectueuses	Remplacez les bougies et assurez-vous que les bouchons soient bien appuyés.
	Système d'alimentation	Saleté ou glace possible dans le système d'alimentation (vous devez ajouter un antigel au carburant sans l'éthanol en tout temps pour empêcher le gel de la conduite de carburant).
	Jeu de la commande d'accélérateur incorrect ou commutateur défectueux	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Le moteur exige plus d'efforts que la normale pour démarrer.	Carburant de mauvaise qualité	Remplacez par du carburant d'hiver frais.
	Quantité insuffisante de carburant acheminée au moteur	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
	Filtre à carburant ou filet tubulaire d'aspiration du réservoir obstrué	Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.

DÉPANNAGE DU SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
La motoneige n'avance pas.	Embrayage coincé	Vérifiez si la courroie est tendue ou si le ressort est cassé. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
	Chenille coincée	- Corps étranger coincé ou glissière fondue sur les attaches de chenille à cause d'un manque de lubrification. - La chenille peut être prise dans la glace ou gelée au sol.
	Chaîne ou pignon du carter de chaîne coincé ou cassé	La chaîne est lâche ou cassée ou le tendeur de chaîne est lâche. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
	Dents cisailées sur la courroie QUICKDRIVE	Remplacez la courroie QUICKDRIVE.
	Courroie QUICKDRIVE brisée	Remplacez la courroie QUICKDRIVE.
Mouvements saccadés ou démarrage brusque à partir d'une basse vitesse	Dents cisailées sur la courroie QUICKDRIVE	Remplacez la courroie QUICKDRIVE.
	Régions usées sur la courroie d'entraînement	Inspectez et remplacez au besoin.
Bruit produit par le système d'entraînement	Composants de l'embrayage à poulie menante cassée	Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.

DÉPANNAGE

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE	SOLUTION
	Défectuosité du palier/ carter de chaîne, arbre secondaire ou arbre d'entraînement avant	Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
	Régions usées sur la courroie d'entraînement	Inspectez et remplacez au besoin.
	Chaîne d'entraînement lâche ou usée, dents des pignons cassées	- Inspectez et réglez, ou remplacez. - Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
	Dents cisaillées sur la courroie QUICKDRIVE	Remplacez la courroie QUICKDRIVE.
Engagement difficile de l'embrayage à poulie menante	Courroie usée ou étroite	Remplacez la courroie d'entraînement.
	Jeu excessif entre la courroie et la demi-poulie	Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
Retournement de la courroie d'entraînement	Courroie de mauvais type	Remplacez la courroie d'entraînement.
	Alignement de l'embrayage non-conforme aux spécifications	Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
	Support de montage du moteur cassé ou desserré	Inspectez et remplacez. Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.

DÉPANNAGE DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

DIAGNOSTIC D'USURE/SURCHAUFFE DE LA COURROIE	
CAUSES	SOLUTIONS
Conduite à bas régime	Conduisez à un régime moteur supérieur. Rétrogradez le véhicule. Vérifiez le fléchissement de la courroie.
Réchauffage insuffisant	Réchauffez le moteur pendant au moins cinq minutes. Mettez la boîte de vitesses au point mort (N) pour réchauffer la courroie. Par temps extrêmement froid, enlevez la courroie d'entraînement de la motoneige et réchauffez-la. Décollez la neige de la motoneige.
Remorquage à bas régime	Ne remorquez pas en neige profonde. Commandez l'accélérateur d'une manière rapide et agressive pour engager l'embrayage.
Conduite à régime élevé et basse vitesse (8 000 tr/min/16 km/h [10 mi/h])	Utilisez un rapport d'engrenage moins élevé. Réduisez le régime. Évitez de conduire lorsque la température ambiante est élevée. Vérifiez s'il y a une infiltration de neige.
Accumulation de neige et de glace entre la chenille et le tunnel	Réchauffez le moteur pendant au moins cinq minutes. Enlevez la courroie d'entraînement de la motoneige par temps extrêmement froid et réchauffez-la. Décollez la neige de la motoneige.
Mauvais rendement du moteur	Vérifiez si les bougies ne sont pas encrassées ou s'il n'y a pas d'eau, de glace ou de saleté dans le réservoir ou les conduites de carburant.
Transport de la motoneige sur une remorque	Les skis peuvent s'encastrer sur la remorque et empêcher la transmission de fonctionner correctement. Adoptez une vitesse assez grande pour que la motoneige grimpe complètement sur la remorque. Poussez et tirez sur la motoneige pour terminer le chargement, si nécessaire.
Mauvais fonctionnement de l'embrayage	Inspectez les composants de l'embrayage. Votre concessionnaire peut effectuer cet entretien.
Engagement lent et facile de l'embrayage	Commandez l'accélérateur d'une manière rapide et agressive pour engager l'embrayage.

DÉPANNAGE DE LA SUSPENSION

PROBLÈME	SOLUTION
La suspension arrière talonne trop facilement.	• Consultez la page 77. • Modifiez les soupapes de l'amortisseur arrière de chenille (consultez votre concessionnaire).
Les randonnées sont trop rigides à l'arrière.	• Consultez la page 77. • Vérifiez si des arbres de suspension sont grippés et graissez tous les points de pivotement.
Transfert de poids trop important lors de la montée d'une pente	Consultez la page 77.
Transfert de poids insuffisant lors de la montée d'une pente	Consultez la page 77.
La motoneige oscille d'un côté à l'autre.	• Vérifiez l'alignement des skis. • Assurez-vous que les axes de ski et tous les composants de la direction tournent librement. • Vérifiez si l'ensemble de direction présente un jeu excessif (consultez votre concessionnaire). • Assurez-vous que les lisses sont droites sur les skis.

PROBLÈME	SOLUTION
L'avant de la motoneige pousse.	• Vérifiez si les lisses sont usées. • Vérifiez si les arbres de la suspension avant et les composants de la direction sont grippés, graissez tous les points de pivotement (soulevez l'avant de la motoneige). • Augmentez la précharge des ressorts de l'IFS (le cas échéant).
La direction est difficile.	• Assurez-vous que les axes de ski et tous les composants de la direction tournent librement. • Vérifiez l'alignement des skis. • Vérifiez si les lisses et les skis sont endommagés.

DÉPANNAGE DE LA TECHNOLOGIE D'ÉLIMINATION DES DÉTONATIONS (DET)

CAUSE DE L'ACTIVATION DU SYSTÈME DE TECHNOLOGIE D'ÉLIMINATION DES DÉTONATIONS (DET)	SOLUTION
Carburant de mauvaise qualité	Remplacez par du carburant de meilleure qualité.
Installation d'une résistance de carburant à l'éthanol/sans éthanol inadéquate	Vérifiez si le réglage du carburant est correct sur la jauge/l'affichage.
Niveau bas/pas de carburant dans le réservoir	Remplacez par le carburant recommandé.
Eau dans le carburant	Remplacez par le carburant recommandé.
Filtre à carburant ou filet tubulaire d'aspiration du réservoir obstrué	Votre concessionnaire POLARIS peut vous aider.
Additif de carburant à base d'alcool utilisé avec du carburant à l'éthanol	N'ajoutez pas d'antigels ni d'additifs contenant tout type d'alcool en utilisant un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol.
Modifications inadéquates du moteur	Ne modifiez pas le moteur.

GARANTIE

ENTRETIEN ET GARANTIE

POUR OBTENIR DE L'AIDE CONCERNANT L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE

Veuillez lire et comprendre les renseignements sur les réparations et la garantie POLARIS fournis dans le présent manuel. Communiquez avec votre concessionnaire POLARIS concernant les pièces de rechange, les réparations ou la garantie. Votre concessionnaire est tenu continuellement informé des changements, modifications et conseils relatifs à l'entretien des motoneiges, lesquels peuvent remplacer certains renseignements donnés dans le présent manuel. Votre concessionnaire connaît bien les politiques et les procédures de POLARIS et se fera un plaisir de vous aider.

Lorsque vous communiquez avec nous au sujet des pièces, des réparations ou de la garantie, veuillez toujours fournir les renseignements suivants :

1. Numéro de série
2. Numéro de modèle
3. Nom du concessionnaire
4. Date d'achat
5. Détails concernant le problème du véhicule
6. Durée et état du fonctionnement
7. Correspondance antérieure

Notez les numéros d'identification de votre motoneige et de son moteur sur la page prévue à cet effet au début de votre manuel d'utilisation.

SERVICE À LA CLIENTÈLE DE POLARIS

Canada et États-Unis : 1-800-POLARIS (1-800-765-2747)

Français : 1-800-268-6334

GARANTIE

GARANTIE LIMITÉE

POLARIS Industries Inc., 2100 Highway 55, Medina, MN 55340, É.-U., (POLARIS) accorde sur tous les composants du véhicule POLARIS une GARANTIE LIMITÉE DE 12 MOIS contre tout vice de matières ou de fabrication. Cette garantie couvre le coût des pièces et de la main-d'œuvre pour les réparations ou le remplacement des pièces défectueuses et prend effet à partir de la date d'achat par l'acheteur original. Cette garantie est transférable à un autre propriétaire au cours de la période de garantie par l'entremise d'un concessionnaire POLARIS, mais tout transfert de ce type ne prolongera pas la durée originale de la garantie. La durée de cette garantie peut varier à l'échelle internationale en fonction des lois et réglementations régionales.

TOUTE MODIFICATION NON APPROUVÉE QUI TOUCHE LE GROUPE MOTOPROPULSEUR, L'ÉCHAPPEMENT, LE CHÂSSIS OU LA SUSPENSION PEUT ANNULER CETTE GARANTIE.

Les garanties promotionnelles sont parfois offertes par POLARIS, y compris, mais sans s'y limiter :

- Couverture prolongée de deux ans du moteur
- Couverture de deux ans sur le groupe motopropulseur
- Contrat d'entretien prolongé

Pour les détails et les conditions générales distinctes concernant les garanties promotionnelles, consultez votre concessionnaire.

ENREGISTREMENT

Au moment de la vente, votre concessionnaire doit remplir le formulaire d'enregistrement de la garantie et le faire parvenir à POLARIS dans les dix jours suivant l'achat. À la réception de ce formulaire, POLARIS effectuera l'enregistrement de la garantie. Aucune vérification d'enregistrement ne sera envoyée à l'acheteur, l'exemplaire du formulaire d'enregistrement de la garantie sera la preuve attestant du droit à la garantie. Si l'acheteur n'a pas signé l'enregistrement original ni reçu l'exemplaire du client, il devra communiquer avec le concessionnaire immédiatement. **LE VÉHICULE NE SERA COUVERT PAR LA GARANTIE QUE S'IL A ÉTÉ ENREGISTRÉ AUPRÈS DE POLARIS.** Il est essentiel que le concessionnaire exécute la préparation et l'assemblage initial de votre véhicule afin d'en garantir le bon fonctionnement. La garantie sera invalidée si le véhicule a été acheté dans sa caisse d'expédition ou s'il n'a pas été assemblé par un concessionnaire autorisé.

GARANTIE ET EXCLUSIONS

LIMITATIONS DE LA GARANTIE ET DES RECOURS

Cette garantie limitée de POLARIS exclut toute panne qui n'est pas causée par un vice de matériau ou de fabrication. **CETTE GARANTIE NE COUVRE PAS LES RÉCLAMATIONS TOUCHANT LES DÉFAUTS DE CONCEPTION.** Cette garantie ne couvre pas non plus les catastrophes naturelles, les dommages accidentels, l'usure et la détérioration normale ni un emploi abusif ou incorrect. La garantie ne couvre pas les véhicules, les composants ou pièces dont la structure a été modifiée, qui ont été modifiés, négligés, entretenus de manière irrégulière ou utilisés pour la course, la compétition ou à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été conçus.

Cette garantie exclut aussi les pannes résultant d'une mauvaise lubrification, d'un mauvais réglage de l'allumage, de l'usage d'un carburant inadéquat, des imperfections de surface dues à des contraintes externes, de la chaleur, du froid ou de la contamination, d'une erreur du conducteur ou d'un abus dans l'utilisation, d'un mauvais alignement de composant, d'une tension, d'un réglage ou d'une correction altimétrique incorrects, d'une défaillance due à l'absorption/la contamination de la neige, de l'eau, de la saleté ou d'un autre corps étranger, d'un mauvais entretien, d'une modification des composants, de l'usage de composants obtenus sur le marché secondaire, de réparations non autorisées, de réparations effectuées après expiration de la période de garantie ou par un centre de réparation non agréé, de l'utilisation du produit lors d'une compétition ou dans un but commercial. La garantie ne s'appliquera pas à un produit endommagé suite à un usage abusif, un accident, un incendie ou toute autre cause non considérée comme étant un défaut de matériau ou de fabrication.

Cette garantie exclut les dommages ou défaillances résultant d'un abus, d'un accident, d'un incendie ou de toute autre cause qu'un défaut de matière ou de fabrication et ne prévoit aucune couverture pour les composants consommables, les composants d'usure générale ou les pièces exposées aux surfaces de friction, aux contraintes, aux conditions environnementales ou à la contamination pour lesquelles elles n'ont pas été conçues ou fabriquées, y compris, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

GARANTIE

Skis	Tiges d'usure de skis
Chenilles	Glissières
Composants de la suspension	Surfaces finies et non finies
Composants des freins	Composants du carburateur/corps d'accélérateur
Composants du siège	Composants du moteur
Embrayages et composants	Courroies d'entraînement
Composants de la direction	Composants hydrauliques
Batteries	Disjoncteurs/fusibles
Ampoules/feux scellés	Composants électroniques
Roues libres	Bougies
Produits d'étanchéité	Lubrifiants
Liquide de refroidissement	Filtres
Carburant	

LUBRIFIANTS ET LIQUIDES

1. Le mélange des marques d'huile ou l'utilisation d'une huile non recommandée peut causer des dommages au moteur. Nous recommandons d'utiliser l'huile moteur POLARIS.

2. La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de lubrifiants ou de liquides non recommandés.

Cette garantie ne prévoit aucune couverture pour les pertes ou les dépenses personnelles, y compris le kilométrage, les frais de transport, les hôtels, les repas, les frais d'expédition ou de manutention, le ramassage ou la livraison d'un produit, la location de remplacement, la perte d'utilisation d'un produit, la perte de profits ou la perte de vacances ou de temps personnel.

EN CAS D'INOBSERVATION DE LA PRÉSENTE GARANTIE, LE SEUL RECOURS DE L'ACHETEUR SERA LA RÉPARATION OU LE REMPLACEMENT, AU CHOIX DE POLARIS, DE TOUTE PIÈCE, DE TOUT COMPOSANT OU DE TOUT PRODUIT DÉFECTUEUX. LES RECOURS ÉNONCÉS DANS LA PRÉSENTE GARANTIE SONT LES SEULS OFFERTS À QUICONQUE EN CAS DE RUPTURE DE LA GARANTIE. POLARIS N'ASSUME AUCUNE RESPONSABILITÉ ENVERS QUICONQUE POUR LES DOMMAGES ACCIDENTELS, INDIRECTS OU DÉTERMINÉS DE QUELQUE NATURE QUE CE SOIT COUVERT PAR TOUTE AUTRE GARANTIE EXPRESSE OU IMPLICITE OU RÉSULTANT DE TOUT AUTRE CONTRAT, D'UNE NÉGLIGENCE OU D'UN USAGE ABUSIF, QUEL QU'IL SOIT. CETTE EXCLUSION DES DOMMAGES ACCESSOIRES, INDIRECTS OU PARTICULIERS EST INDÉPENDANTE DE TOUTE CONCLUSION SELON LAQUELLE LE RECOURS EXCLUSIF A MANQUÉ À SON OBJECTIF ESSENTIEL ET ELLE DEVRA LUI SURVIVRE.

TOUTE GARANTIE IMPLICITE D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER EST EXCLUE DES PRÉSENTES. TOUTE AUTRE GARANTIE IMPLICITE (Y COMPRIS, MAIS SANS S'Y LIMITER, TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE) EST LIMITÉE À LA DURÉE DE LA PÉRIODE DE GARANTIE DE DOUZE (12) MOIS SUSMENTIONNÉE. POLARIS DÉCLINE TOUTE GARANTIE EXPRESSE NON STIPULÉE DANS LA PRÉSENTE GARANTIE. CERTAINS ÉTATS ET PROVINCES N'AUTORISENT AUCUNE EXCLUSION OU LIMITATION DE DURÉE D'UNE GARANTIE DE DOMMAGES DIRECTS OU INDIRECTS OU N'AUTORISENT PAS LES LIMITATIONS QUANT À LA DURÉE DES GARANTIES IMPLICITES; PAR CONSÉQUENT, IL SE PEUT QUE LES LIMITATIONS PRÉCÉDENTES NE S'APPLIQUENT PAS À CERTAINS CAS, SI ELLES CONTREDISENT LES LOIS EN VIGUEUR.

POUR FAIRE EFFECTUER DES RÉPARATIONS SOUS GARANTIE

Toutes les réparations couvertes par la garantie doivent être confiées à un concessionnaire agréé POLARIS. Lors de toute demande de réparations sous garantie, présenter la copie de l'enregistrement de garantie à un concessionnaire. (LE COÛT DU TRANSPORT ALLER-RETOUR CHEZ LE CONCESSIONNAIRE EST À LA CHARGE DU CLIENT.) POLARIS suggère de s'adresser au concessionnaire qui a vendu le véhicule; cependant, tous les concessionnaires agréés POLARIS peuvent effectuer des réparations sous garantie.

DANS LE PAYS OÙ LE PRODUIT A ÉTÉ ACHETÉ :

Les réparations au titre de la garantie ou liées à un bulletin de service doivent être effectuées par un concessionnaire agréé POLARIS. En cas de déménagement ou de déplacement dans le pays dans lequel le véhicule a été acheté, il est possible de faire effectuer les réparations au titre de la garantie ou liées à un bulletin de service par tout concessionnaire agréé POLARIS qui vend des produits de la même gamme que le vôtre.

À L'EXTÉRIEUR DU PAYS OÙ LE PRODUIT A ÉTÉ ACHETÉ :

En cas de déplacement temporaire à l'extérieur du pays où le produit a été acheté, emmener ce dernier chez un concessionnaire agréé POLARIS. Prière de présenter une pièce d'identification, avec photo, provenant du pays du concessionnaire agréé ayant vendu le véhicule pour démontrer la preuve de résidence. Après vérification de votre lieu de résidence, le concessionnaire aura l'autorisation d'effectuer les réparations au titre de la garantie.

EN CAS DE DÉMÉNAGEMENT :

En cas de déménagement dans un autre pays, s'assurer de communiquer avec le Service à la clientèle de POLARIS et l'administration des douanes du pays de destination avant de partir. Les règles d'importation des produits diffèrent considérablement d'un pays à l'autre. On pourrait demander au propriétaire de présenter les documents confirmant son déménagement à POLARIS afin de conserver la garantie. On pourrait également exiger qu'il demande à POLARIS la documentation nécessaire à l'enregistrement du produit dans le nouveau pays. Il est recommandé d'enregistrer la garantie du produit chez un concessionnaire POLARIS local, dans le nouveau pays, immédiatement après le déménagement, afin d'obtenir la poursuite de la couverture de la garantie et de s'assurer de recevoir des informations et avis concernant le véhicule.

SI LE PRODUIT A ÉTÉ ACHETÉ AUPRÈS D'UN PARTICULIER :

Lorsqu'un produit POLARIS a été acheté auprès d'un particulier, et que ledit produit est destiné à être gardé et utilisé à l'extérieur du pays où le produit a été acheté à l'origine, toute couverture au titre de la garantie sera refusée. Il est néanmoins nécessaire d'enregistrer le produit à son nom et adresse chez un concessionnaire POLARIS local dans son pays afin de pouvoir recevoir les informations et avis de sécurité concernant le produit.

PRODUITS EXPORTÉS

SAUF LORSQUE LA LOI L'EXIGE EXPLICITEMENT, CE PRODUIT N'EST COUVERT NI PAR UNE GARANTIE, NI PAR UN BULLETIN DE SERVICE, S'IL EST VENDU À L'EXTÉRIEUR DU PAYS DANS LEQUEL LE CONCESSIONNAIRE EST AUTORISÉ À VENDRE. Cette politique ne s'applique pas aux produits ayant fait l'objet d'une autorisation à l'exportation par POLARIS. Les concessionnaires ne peuvent pas donner d'autorisation à l'exportation. Consultez un concessionnaire agréé si vous avez des questions à poser et pour savoir si la garantie et les entretiens s'appliquent à ce produit. Cette politique ne s'applique pas aux produits enregistrés auprès des employés du gouvernement ou du personnel militaire en devoir dans un autre pays que celui du lieu de vente autorisé du concessionnaire. Cette politique ne s'applique pas aux bulletins de sécurité.

AVIS

Si votre produit est enregistré à l'extérieur du pays dans lequel il a été acheté, et que vous n'avez pas suivi la procédure ci-dessus, votre produit n'est plus admissible à la couverture au titre de la garantie, ni à une quelconque protection relevant des bulletins de service, autre que des bulletins de sécurité. Les produits enregistrés au nom des représentants du gouvernement ou des militaires affectés à l'extérieur du pays dans lequel ces produits ont été achetés continueront à être couverts par la garantie limitée.

Veuillez consulter votre concessionnaire pour tout problème relatif à la garantie. Si votre concessionnaire a besoin de renseignements supplémentaires, il communiquera avec la personne appropriée chez POLARIS.

Cette garantie donne à l'acheteur des droits spécifiques, et il se peut qu'il bénéficie d'autres droits variant selon l'état ou le pays. Si l'une des conditions précitées devait être invalidée en raison des lois locales, provinciales ou fédérales en vigueur, toutes les autres conditions concernant la garantie resteraient valides.

Pour toute question, appelez le Service à la clientèle de POLARIS :

Canada et États-Unis : 1-800-POLARIS (1-800-765-2747)

Français : 1-800-268-6334

GARANTIE

GARANTIE LIMITÉE DE CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE L'AGENCE AMÉRICAINE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Cette garantie limitée sur les émissions vient s'ajouter à la garantie limitée de série de POLARIS sur votre véhicule. POLARIS Industries Inc. garantit qu'au moment de l'achat initial, ce véhicule certifié pour le contrôle des émissions est conçu, construit et équipé d'une manière conforme aux règlements de l'agence américaine de protection de l'environnement et aux normes de contrôle des émissions de motoneiges. POLARIS garantit le véhicule contre tout vice de matériau ou de fabrication pouvant causer la non-conformité à ces règlements.

La période de garantie pour ce véhicule certifié pour le contrôle des émissions débute à la date d'achat initial du moteur et prend fin après 200 heures d'utilisation du moteur, 4 000 km (2 485 mi) de conduite du véhicule ou au 30 mois civil suivant l'achat, selon la première occurrence.

Cette garantie limitée sur les émissions du moteur couvre les composants dont la défectuosité augmente les émissions réglementées du véhicule et couvre les composants des systèmes dont le seul but consiste à contrôler les émissions. La responsabilité de remplacer ou de réparer d'autres composants non couverts par cette garantie revient au propriétaire de la motoneige. Cette garantie limitée sur les émissions du moteur ne couvre pas les composants dont la défectuosité n'augmente pas les émissions réglementées du véhicule.

En ce qui concerne les émissions d'échappement, les composants reliés aux émissions comprennent toutes les pièces du moteur associées aux systèmes suivants :

- Système d'admission d'air
- Système d'allumage
- Système d'alimentation
- Système de recirculation des gaz d'échappement

Les pièces suivantes sont aussi considérées comme étant des composants reliés aux émissions d'échappement :

- Appareils de traitement secondaire
- Capteurs
- Soupapes d'aération du carter
- Bloc de commande électronique moteur

Les pièces suivantes sont considérées comme étant des composants reliés aux émissions par évaporation :

- | | |
|--|--|
| • Réservoir de carburant | • Membranes de contrôle du vide* |
| • Bouchon de réservoir de carburant | • Câbles de commande* |
| • Conduite de carburant | • Tringleries de commande* |
| • Raccords de la conduite de carburant | • Soupapes de purge |
| • Brides* | • Tuyaux de vapeur |
| • Soupape de décharge de pression* | • Séparateur de liquide/vapeur |
| • Soupapes de commande* | • Réservoir à charbon actif |
| • Solénoïdes de commande* | • Supports de réservoir |
| • Commandes électroniques* | • Connecteur d'orifice de purge du carburateur |

* Tel que relié au système de recyclage des vapeurs de carburant.

En cas d'inobservation de la présente garantie limitée, le seul recours de l'acheteur sera la réparation ou le remplacement, au choix exclusif de POLARIS, de toute pièce, de tout composant ou de tout produit défectueux. LES RECOURS ÉNONCÉS DANS LA PRÉSENTE GARANTIE LIMITÉE SONT LES SEULS OFFERTS À QUICONQUE EN CAS DE RUPTURE DE LA GARANTIE. POLARIS N'ASSUME AUCUNE RESPONSABILITÉ ENVERS QUICONQUE POUR LES DOMMAGES ACCIDENTELS, INDIRECTS OU DÉTERMINÉS DE QUELQUE NATURE QUE CE SOIT COUVERT PAR TOUTE AUTRE GARANTIE EXPRESSE OU IMPLICITE OU RÉSULTANT DE TOUT AUTRE CONTRAT, D'UNE NÉGLIGENCE OU D'UN USAGE ABUSIF, QUEL QU'IL SOIT. CETTE EXCLUSION DES DOMMAGES ACCESSOIRES, INDIRECTS OU PARTICULIERS EST INDÉPENDANTE DE TOUTE CONCLUSION SELON LAQUELLE LE RECOURS EXCLUSIF A MANQUÉ À SON OBJECTIF ESSENTIEL ET ELLE DEVRA LUI SURVIVRE.

LA DURÉE DE TOUTES LES GARANTIES IMPLICITES (Y COMPRIS, MAIS SANS S'Y LIMITER, TOUTES GARANTIES IMPLICITES DE QUALITÉ MARCHANDE ET D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER) EST LIMITÉE À LA PÉRIODE DE GARANTIE DÉCRITE DANS LES PRÉSENTES. POLARIS DÉCLINE TOUTE GARANTIE EXPRESSE NON STIPULÉE DANS LA PRÉSENTE GARANTIE. Certains états ou provinces ne permettent aucune limitation de durée d'une garantie implicite. Il est possible que la limitation ci-dessus ne s'applique pas à une situation si elle est incompatible avec les lois en vigueur.

GARANTIE

Cette garantie limitée exclut les pannes qui ne sont pas causées par un vice de matériau ou de fabrication. Cette garantie limitée ne couvre pas les dommages accidentels, ni ceux dus à un emploi, un entretien ou un emploi abusif ou incorrect. Cette garantie limitée ne couvre pas non plus un moteur dont la structure a été modifiée ou quand la motoneige a été utilisée dans une course. Cette garantie limitée exclut également les dommages physiques, la corrosion ou les défauts dus à un incendie, une explosion ou à toute autre cause indépendante de la volonté de POLARIS.

Les propriétaires sont responsables d'effectuer l'entretien prévu indiqué dans le manuel d'utilisation. POLARIS peut refuser des réclamations au titre de la garantie pour des défaillances causées par un entretien ou un usage inapproprié de la part du propriétaire ou du conducteur ou par un accident pour lequel POLARIS n'a aucune responsabilité ou par une catastrophe naturelle.

Tout atelier de réparation reconnu ou toute personne qualifiée peut faire l'entretien, remplacer ou réparer les appareils ou systèmes de contrôle d'émissions de cette motoneige. POLARIS vous recommande de communiquer avec un concessionnaire POLARIS agréé pour l'entretien requis de votre motoneige. POLARIS vous recommande aussi d'utiliser seulement les pièces POLARIS. L'installation de pièces qui réduisent l'efficacité du système de contrôle d'émissions achetées auprès d'un fournisseur du marché de pièces de rechange constitue un abus potentiel de la loi sur l'assainissement de l'air. L'altération non autorisée du système de contrôle d'émissions est interdite par la loi fédérale.

En cas de questions concernant les droits et les responsabilités relevant de la garantie, consultez le service à la clientèle POLARIS :

Canada et États-Unis : 1-800-POLARIS (1-800-765-2747) ou visitez polaris.com.

Français : 1-800-268-6334

REGISTRE D'ENTRETIEN**REGISTRE D'ENTRETIEN**

Présentez cette section de votre manuel à votre concessionnaire chaque fois que vous faites réparer votre motoneige. Cela vous permettra, ainsi qu'aux futurs propriétaires, de tenir à jour un registre des réparations et de l'entretien effectués sur la motoneige.

DATE	km (mi)	TECHNICIEN	ENTRETIEN EFFECTUÉ/ COMMENTAIRES
	240 km (150 mi)		
	800 km (500 mi)		
	1 600 km (1 000 mi)		
	3 200 km (2 000 mi)		

REGISTRE D'ENTRETIEN

DATE	HEURES	TECHNICIEN	ENTRETIEN EFFECTUÉ/ COMMENTAIRES

A

Accès au capot/panneau latéral	123
Accessoires	45
Affichage de la vitesse	52
Affichage métrique/impérial	56
Alignement de l'embout de guidon courbé	90
Alignement de la commande manuelle	
Accélérateur	88
Commutateur d'arrêt	89
Alignement des skis	152
Alignement du bloc de commande d'accélérateur	88
Alignement du bouton PERC	89
Alignement du commutateur d'arrêt du moteur	89
Alignement du cylindre du frein	88
Amortissement de compression de l'amortisseur	79
Arrêt, urgence	114
Avalanches	
Panneaux d'avertissement	20
Avant de démarrer le moteur	95
Avertissement sur le fonctionnement	33
Avis	241

B

Batterie	
Accumulateur au plomb-acide à entretien minime	
Entretien	165
Accumulateur au plomb-acide ordinaire	
Entretien	164
AGM à entretien minime	
Entretien	165
Batterie AGM expédiée à sec	
Entretien	164
Contrôle du relais de chargement	163
Entreposage hors saison	164
Identification	160

Installation	157, 159
Recharge	162
Retrait	155
Bloc-instruments	49
Centre d'information de bord	51
Fonction de reprise	53
Référence rapide au système de sécurité	70
Témoin clignotant	75
Bloc-instruments, PIDD	72
Bougies	128
Boulons de montage de suspension	94
Boulons des axes	94
Bruit	8

C

Carburant	107
Antigels	109
Recommandation concernant le carburant	107
Carbure, lisses	91
Carter de chaîne	169
Casque	13
Centre de la charge	
Détails	141
Emplacement	141
Changement de liquide	
Carter de chaîne	126
Chenille	
Alignement	149
Inspection	146
Lubrification	146
Tension	147
Commande d'accélérateur	95, 112
Commutateur d'arrêt du moteur	111
Commutateurs	
Boutons de mode/sélection	49, 72
Commutateur d'arrêt du moteur	111
Commutateur de MODE/SET (réglage)	49, 72
Contacteur d'allumage	38, 100
Interrupteur à cordon coupe-contact	100

Interrupteur de sécurité de l'accélérateur	96, 111
Conditions de neige inadéquates	25
Conducteurs avec handicap	16
Conduite en terrains montagneux	17
Conduite sur surfaces glissantes	25
Conduite sur un terrain montagneux	27
Conduites d'huile	127
Conduites de carburant	130
Contacteur d'allumage	38, 100
Corde du lanceur à rappel	99
Coupeure du moteur après un fonctionnement prolongé au ralenti	47
Courroie d'entraînement	
Condition, QUICKDRIVE	136
Courroie QUICKDRIVE/maniabilité	43
État	143
Fléchissement	143
Installation	145
Retrait	145
Sécurité	28
Courroie QUICKDRIVE	43

D

Décalage d'alignement de l'embrayage	143
Démarrage du moteur	101
Démarrage par temps froid	28
Dépannage, courroie d'entraînement	231
Dépannage, moteur	225
Dépannage, suspension	232
Dépannage, système d'entraînement	229
Descente de pente	26
Dispositif de verrouillage du levier de frein de stationnement	97

E

E-VES	
Codes d'anomalie de diagnostic	217
Échelle de risque d'avalanche	17
Éclairage	100
Écran à affichage numérique interactif (PIDD)	72
Emplacement des composants	37
Emplacements d'amortisseur	78
Engrenage de la chaîne	92
Enregistrement	236
Entreposage de la batterie/du système électrique	169
Entreposage, quotidien	115
Entretien	
Déclaration relative à l'entretien	118
Purge du système de refroidissement	133
Remplacement des lisses	153
Suspension	153
Entretien de la chenille	146
État des bougies	129
Étiquette de contrôle des émissions	117
Étiquettes de sécurité	
Avertissement « Aucun passager »	32
Avertissement concernant la marche arrière	33
Avertissement concernant le tunnel	31
Avertissement de l'embrayage	32
Exigences d'entretien du système de contrôle d'émissions	117

F

Feux	140
Filtre à carburant	130
Filtres d'admission	129
Fixations des composants du guidon	87

Fixations, capot et panneau latéral	99
Fléchissement de la courroie d'entraînement	143
Réglage	144
Fonctionnement	
Chenille à crampons profonds	106
Fonctionnement dans la neige profonde	26
Fonctionnement de la marche arrière	113
Freins	96, 137
Composants	137
Course du levier	138
Inspection	137
Liquide de freins	138
Purge du système	139
Fusible d'alimentation constante	140

G

Garantie limitée	236
Grattoirs de glissière	44, 106
Guide de réglage rapide de la suspension	77-81, 83

H

Huile	
Recommandations d'huile	109
Huile pour carter de chaîne	124

I

Identification de la clé	10
Indicateur de niveau de carburant	52
Informations sur le système de contrôle d'émissions	117
Injection, niveau d'huile	110
Inspection de l'interrupteur de sécurité de l'accélérateur	96

Inspection de l'usure de la glissière	154
Inspection de la chenille	99
Inspection de la commande d'accélérateur	95
Inspection de la corde du lanceur à rappel	99
Inspection de la suspension avant	150
Inspection de la suspension avant la conduite	94
Inspection de la suspension, avant la conduite	94
Inspection des bougies	128
Inspection des freins	137
Inspection du système de direction	95
Inspection, avant la conduite	93
Interrupteur à cordon coupe-contact	100
Interrupteur de sécurité de l'accélérateur	111

L

Liquide de refroidissement...	130-131
Lisses au carbure	91
Lisses de ski	152
Liste d'inspections avant la conduite	93
Loquets de capot	99
Lubrification	123
Lubrification de la suspension, arrière	123
Lubrification, suspension arrière	123

M

Maniabilité	28
Maniabilité de la courroie, QUICKDRIVE	43
Mesures à prendre pour refroidir le moteur	76
Métrique/impérial, affichage	56
Mode d'affichage de diagnostic	71

INDEX

Moteur, surchauffe	74
Mots de signalisation	4

N

Nettoyage de la motoneige	
Brumissage du moteur	168
Entreposage	172
Lavage	170
Lubrification	171
Niveau d'huile	110
Niveau d'huile dans le carter de chaîne	124
Niveau de liquide	
Carter de chaîne	124
Liquide de freins	138
Liquide de refroidissement	131
Niveau de liquide de refroidissement	131
Nombre de places	12
Numéro de série du moteur	10
Numéros d'identification du véhicule	9

O

Outils	42
--------------	----

P

Page de bienvenue	3
Période de rodage	102
Moteur	103
Plaquettes de frein	137
Pollution de l'air	8
Pompe à carburant	130
Position de conduite	12
Préparation de survie	14
Préparation pour les randonnées d'hiver	172
Prise d'alimentation de 12 V c.c.	39
Produits exportés	241
Protection contre les défaillances de la pompe à huile	46-47, 234

Protection de l'environnement	7
Purge du système de freinage hydraulique	139

R

Rangement de la courroie d'entraînement	168
Rangement, espace	44
Rayonnement non ionisant	118
Réchauffement de la chenille	105
Recommandations concernant l'huile	102
Recommandations concernant les bougies	128
Recommandations d'entretien	11
Refroidissement de la glissière et de la chenille	106
Registre d'entretien	245
Réglage de l'angle du guidon	91
Réglage de la compression à haute/basse vitesse	86
Réglage de ressort d'amortisseur d'IFS	80
Réglage du phare	40
Réglages d'amortisseur avant (IFS)	80
Réglages de la suspension	
Trousse de ressort arrière	85
Réglages en usine du cliquet d'amortisseur d'IFS	80
Réglages en usine du ressort de l'amortisseur avant de chenille	81, 83
Remorquage	115
Remplacement des fusibles	140
Rétroviseurs	100
Rodage de la courroie	104
Rodage du moteur	102
Rodage, QUICKDRIVE	104

S

Sécurité d'embrayage	28
Sécurité du conducteur	11-12

Sélection du type de carburant	73-74	850 PRO-RMK 155/163	178
Sensibilisation aux avalanches	23	850 RMK KHAOS 155/163/165/174	182
Sensibilisation du conducteur	15	850 SKS 155	186
Signallement des défauts touchant à la sécurité (Canada)...	35	Tableau d'entretiens périodiques	119
Silencieux d'admission	28	Tableau de données de tension de la chenille	147
Sources d'alimentation RCA de 12 V	39	Tableaux des facteurs de refroidissement éolien	30
Spécifications		Tableaux des températures	30
600 PRO-RMK 155	175	Technologie d'élimination des détonations (DET)	46-47, 234
850 PRO-RMK 155/163	178	Témoins lumineux	50
850 RMK KHAOS 155/163/165/174	182	Tension de la chaîne d'entraînement	135
850 SKS 155	186	Tension de la chenille	147
Surchauffe du moteur	74	Traitement du système d'alimentation	166
Symboles d'avertissement	4	Transport de la motoneige	166
Symboles de sécurité	4		
Système d'échappement	134		
Système d'échappement variable électronique	135		
Système d'embrayage	142		
Système d'injection d'huile	103		
Système d'injection de carburant Cleanfire			
Codes d'anomalie de diagnostic	189		
Codes d'anomalie de diagnostic (DTC)	198		
Système de direction	150		
Système de refroidissement	130		
Système de refroidissement, purge	132		
Système de refroidissement, vidange	131		
Système de sécurité	57		
Déverrouillage à l'aide du code	67		
Première utilisation	57		
Verrouillage à l'aide du code	64		
Système de verrouillage d'allumage	57		

T

Tableau d'embrayage 600 PRO-RMK 155	175
---	-----

U

Une conduite responsable	29
--------------------------------	----

V

Vêtements de conduite	13-14
Vidange d'huile, carter de chaîne	124, 126
Vidange de liquide, carter de chaîne	124

Z

Zone d'affichage de l'information... ..	52
Zone d'affichage du compteur kilométrique/heures de fonctionnement du moteur	53
Zone d'utilisation	100



Pour le concessionnaire Polaris le plus près,
composez le 1-800-POLARIS (765-2747) ou
visitez www.polaris.com.

Polaris Industries Inc.
2100 Highway 55
Medina, MN 55340 É.-U.



N° de pièce 9931274-fr_ca, rév. 01
Imprimé au Canada