

sinpar

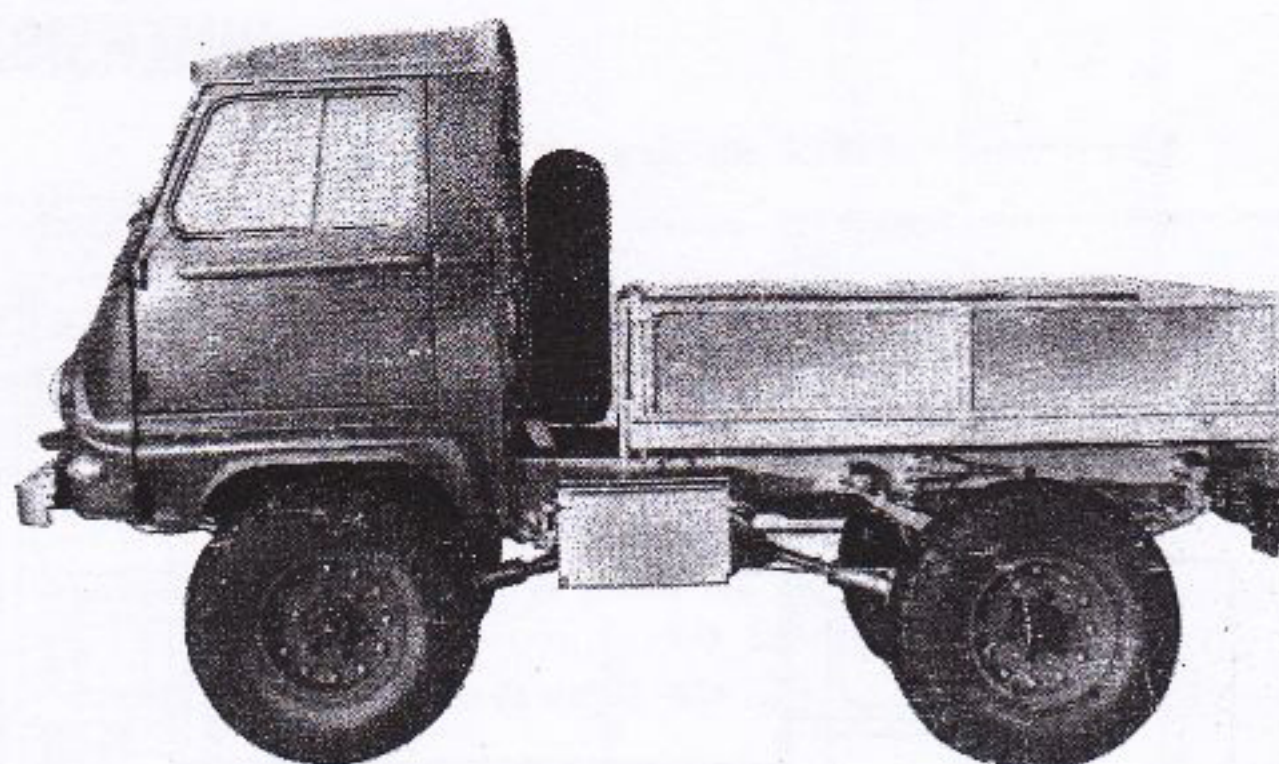
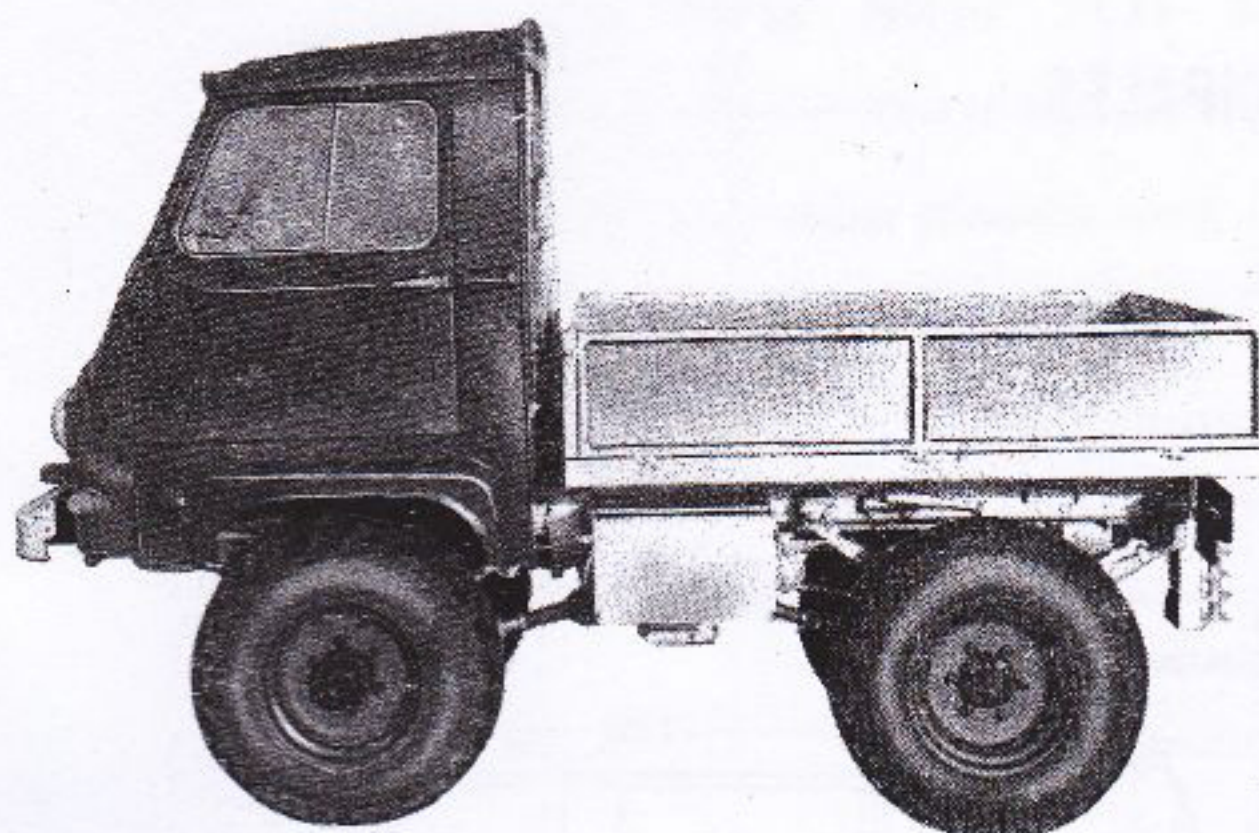


CASTOR

Universel 1200

Tous terrains 1500

NOTICE D'EMPLOI ET D'ENTRETIEN

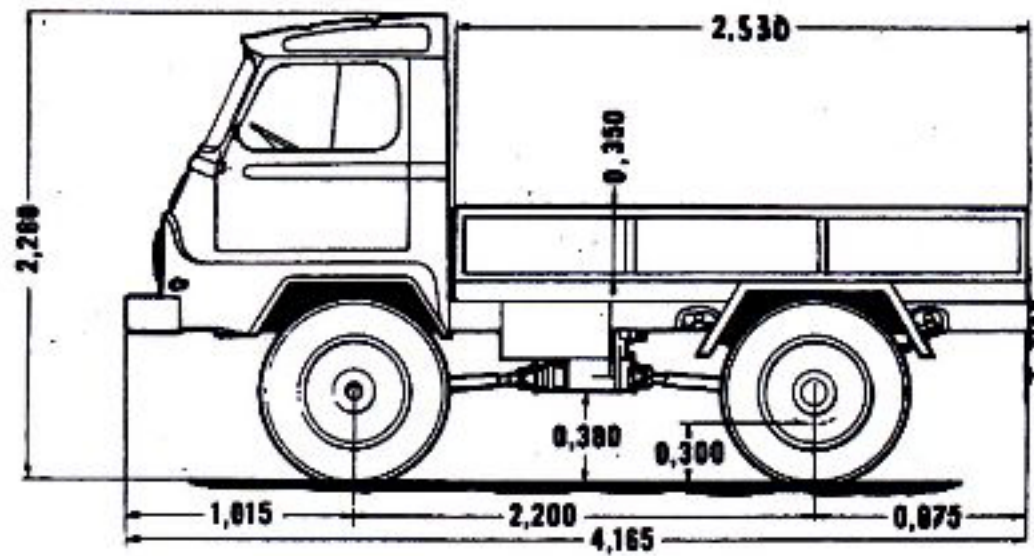


SOMMAIRE

	Pages		Pages
Dimensions principales	2	Système de refroidissement	18
Caractéristiques des moteurs	3	Entretien et réglages divers	19
Caractéristiques techniques	4	Schéma électrique CASTOR 1200 dépression	23
Poste de conduite CASTOR 1200	5	Schéma électrique CASTOR 1200 compression	24
Poste de conduite CASTOR 1500	6	Entretien équipement électrique	25
Conduite du véhicule	7	Interventions de graissage et de lubrification	26
Incidents de fonctionnement du moteur	10	Plan de graissage	27
Entretien du moteur	14	Option treuil	28

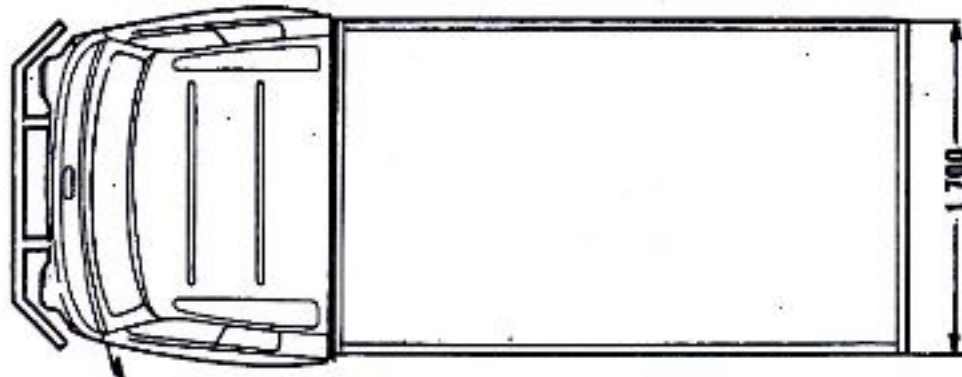
DIMENSIONS PRINCIPALES des

CASTOR 1500

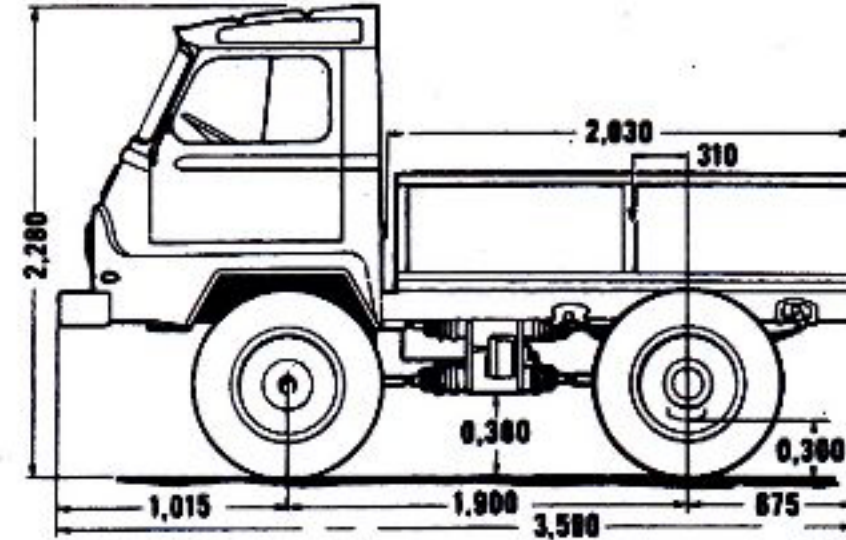


Voie AV 1,300

Voie AR 1,350

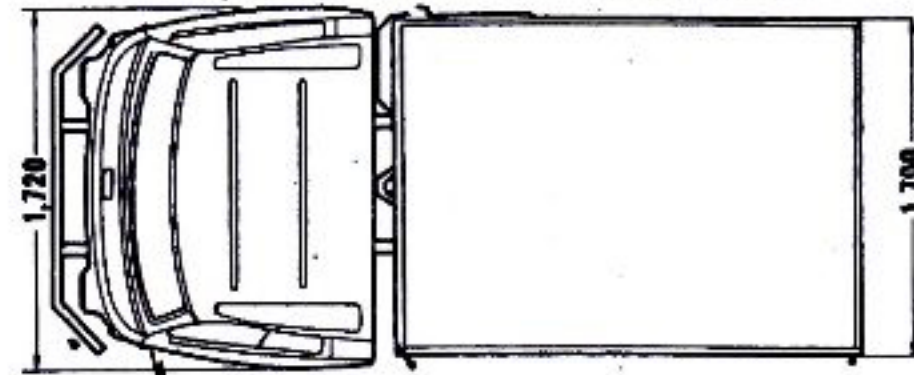


CASTOR 1200



Voie AV 1,300m

Voie AR 1,350m



2

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

	RENAULT 580 4 cylindres Diesel, 4 temps	RENAULT 591 4 cylindres Diesel, 4 temps	RENAULT 671 4 cylindres essence, 4 temps
Alésage et course	93 x 100 mm.	98 x 100 mm.	88 x 88 mm.
Cylindrée	2,72 litres	3,02 litres	2,141 litres
Rapport volumétrique	20/1	21/1	7/1
Puissance fiscale	9 CV.	10 CV.	10 CV.
Régime maximum	3.200 tr/mn.	3.200 tr/mn.	4.200 tr/mn.
Puissance maximum		55 ch. à 2.500 tr/mn.	68 ch. à 4.200 tr/mn.
Ordre d'injection	1, 3, 4, 2	1, 3, 4, 2	1, 3, 4, 2
Pompe d'injection	Bosch.	Bosch.	
Carburateur			Solex
Injecteurs	Roto Diesel	Roto Diesel - Bosch	
Porte-injecteurs	Roto Diesel	Roto Diesel - Bosch	
Bougies de préchauffage	Bosch.	Bosch KEG S7 10/15	
Bougies			
Allumeur			
Filtre à air	Técalémit 5182		

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES CASTOR 1200 et 1500

MOTEUR

(3 versions) RENAULT DIESEL 580
RENAULT DIESEL 591
RENAULT ESSENCE 671

EMBRAYAGE

Monodisque à sec FERODO

TRANSMISSION

(16 vitesses) Boite RENAULT 280 4 rapports AV et 1 marche AR.
Boite Transfert à 2 rapports

DIRECTION

Type 65 R. GEMMER

SUSPENSION

Ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

12 Volts

PNEUMATIQUES

10 x 18

COMBUSTIBLES

Réservoir de 55 litres

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Capacité : 12 litres

PRISE DE FORCE AV.

45 ch.

PRISE DE FORCE AR.

45 ch.

COUPLE AV. (1200)

8 x 43

COUPLE AR. (1200)

5 x 37

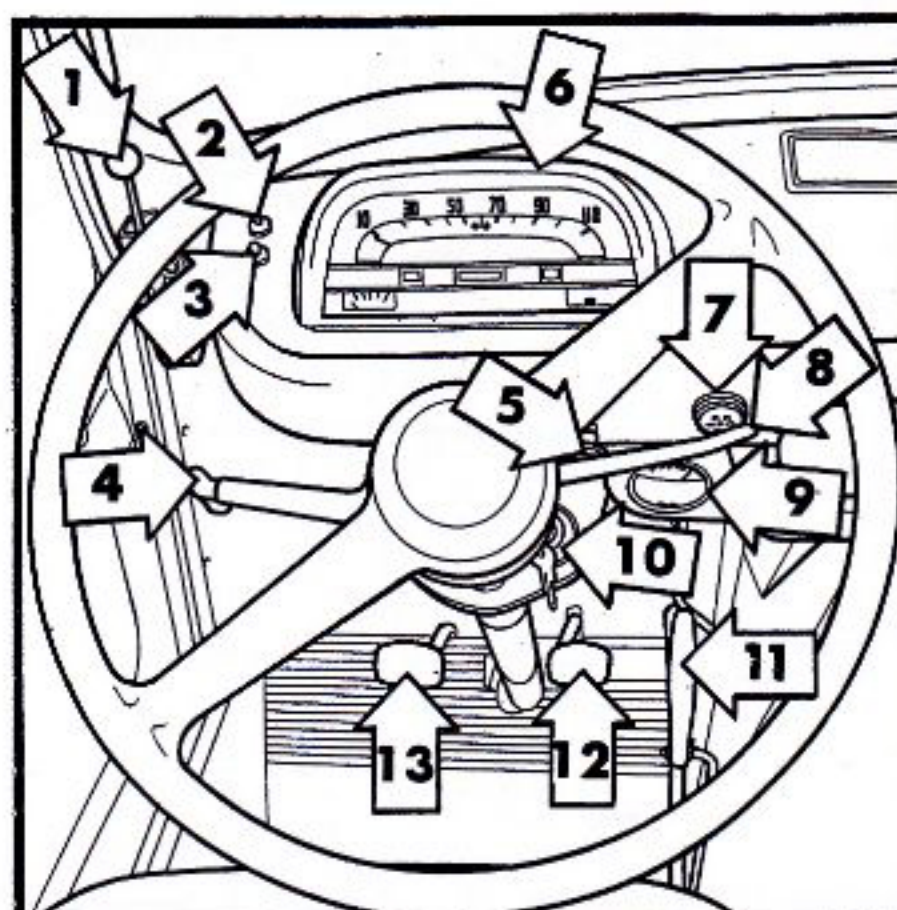
COUPLES AV. et AR. (1500)

7 x 44

BOITE TRANSFERT

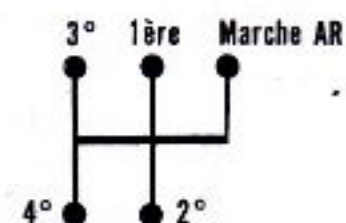
150 m/Kg.

POSTE DE CONDUITE "CASTOR 1200"



- 1 - Accélérateur à main.
- 2 - Contact ventilateur et chauffage.
- 3 - Contact essuie-glace.
- 4 - Inverseur phare-code et commande avertisseur.
- 5 - Stop moteur.
- 6 - Compteur kilométrique.
- 7 - Témoin de préchauffage.
- 8 - Commande des clignotants.
- 9 - Manomètre freinage.
- 10 - Contact, préchauffage et démarrage.
- 11 - Levier de frein à main.
- 12 - Pédale de frein.
- 13 - Pédale de débrayage.
- 14 - Asservissement hydraulique.
- 15 - Commande de benne.
- 16 - Levier de commande des vitesses.
- 17 - Levier de crabotage du pont avant.
- 18 - Levier de commande de prise de mouvement.
- 19 - Levier de commande de transfert.
- 20 - Pédale d'accélérateur.
- 21 - Commande orientation chauffage.
- 22 - Commande de chauffage.
- 23 - Levier de commande de frein de secours. (cas du freinage par compression)
- 24 - Commande orientation chauffage.

LEVIER DE VITESSES



LEVIER DE PONT AVANT

● Craboté
● Décraboté

LEVIER DE PRISE DE MOUVEMENT

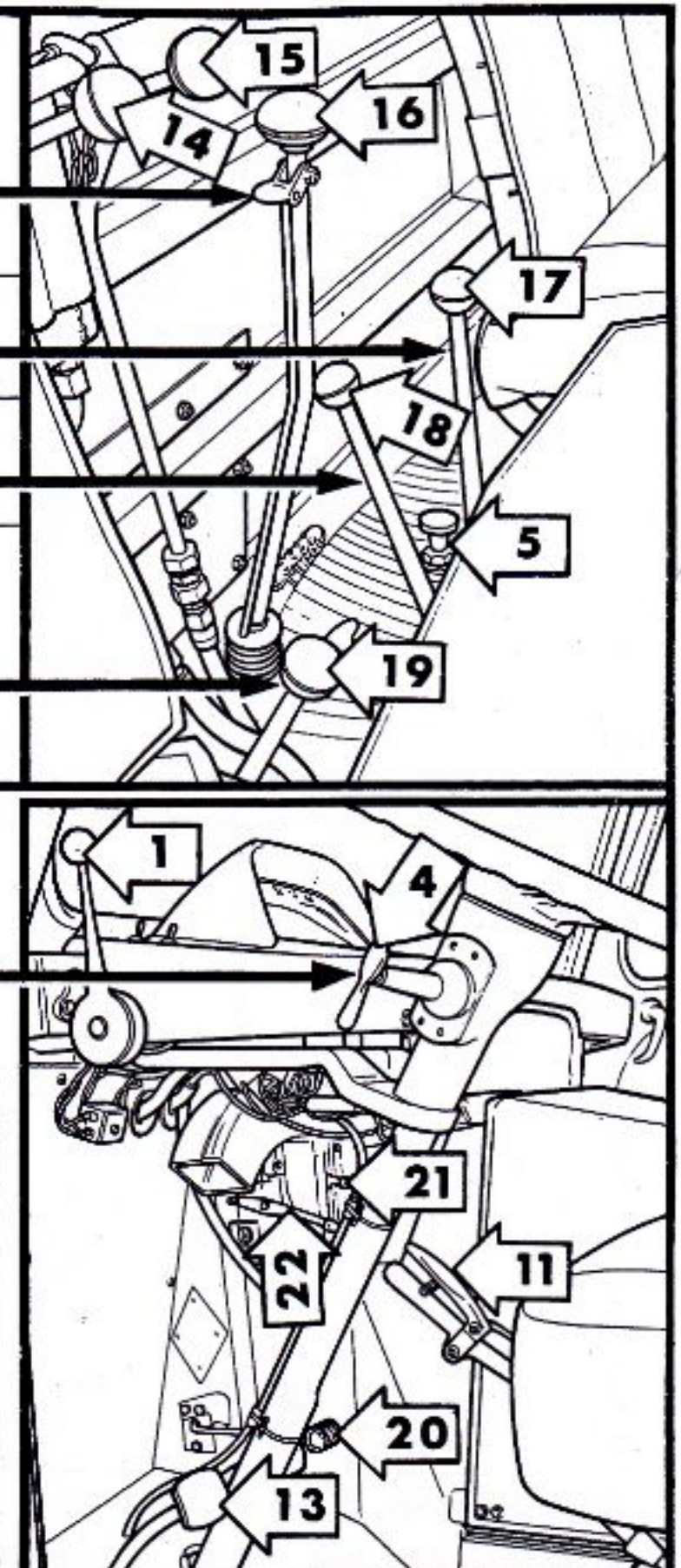
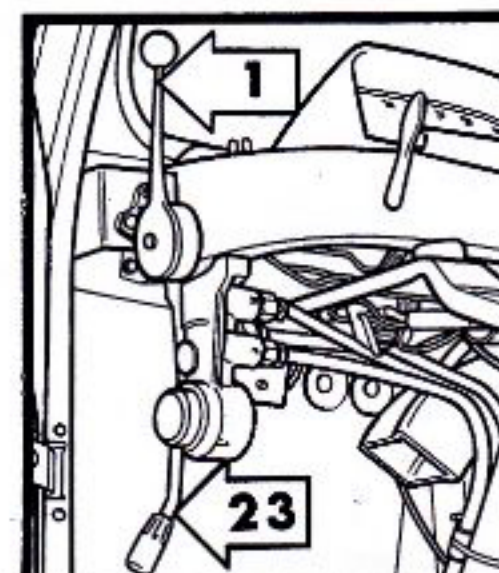
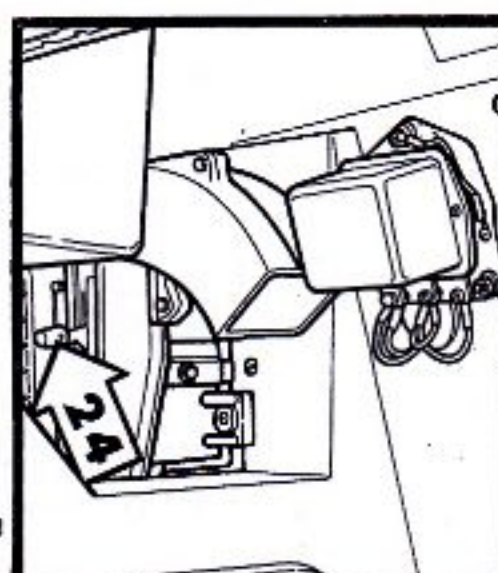
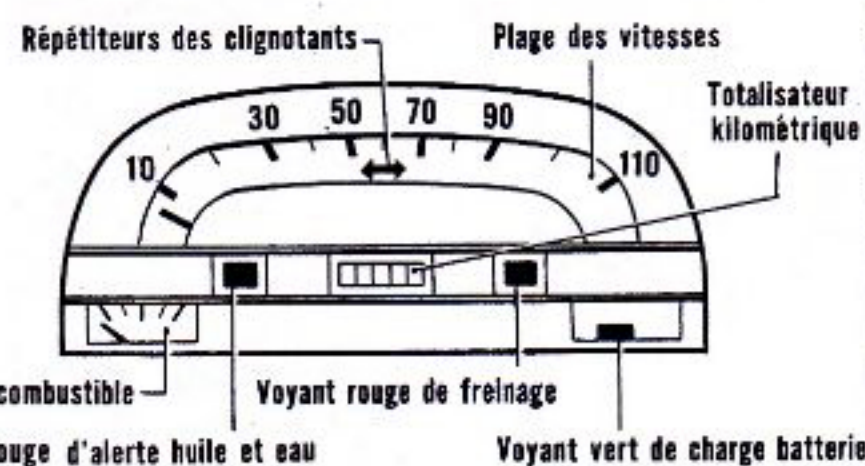
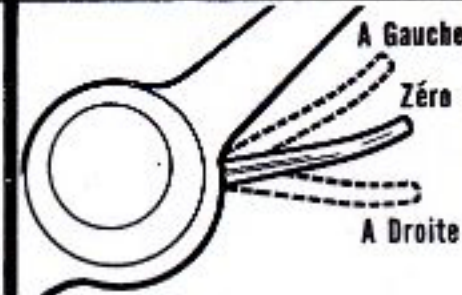
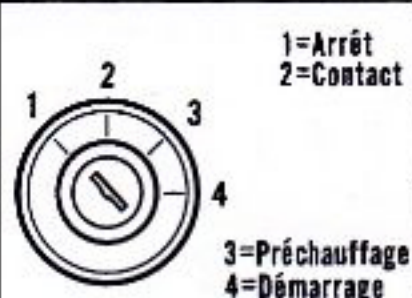
● Craboté
● Décraboté

LEVIER DE BOITE DE TRANSFERT

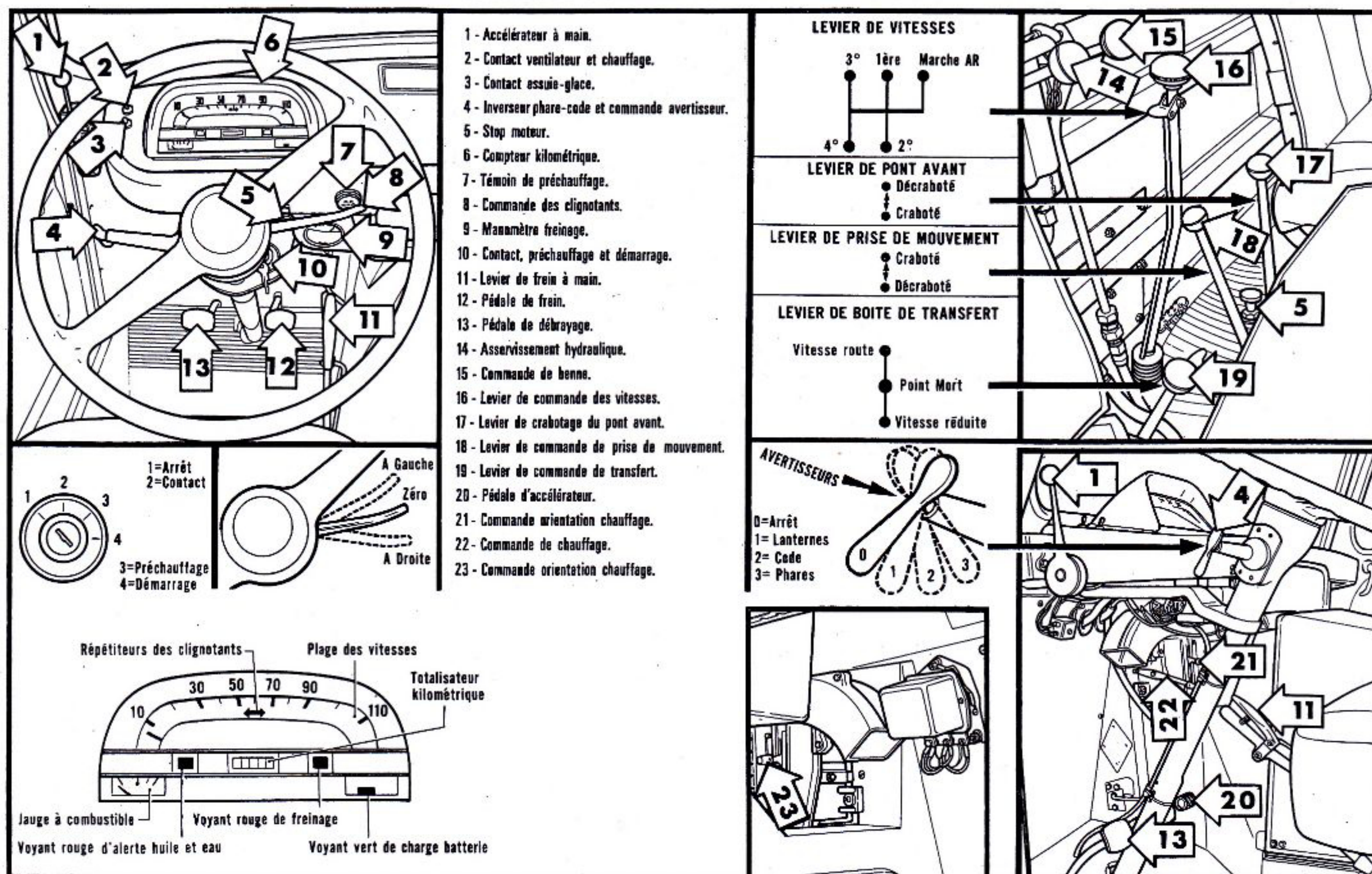
Vitesse Moyenne ● Extra lente
● Vitesse route

AVERTISSEURS

0=Arrêt
1= Lanternes
2= Code
3= Phares



POSTE DE CONDUITE "CASTOR 1500"



6

CONDUITE DU VEHICULE

MOTEURS A HUILE LOURDE.-

Précautions avant mise en route.-

- Contrôler le niveau d'eau dans le radiateur, le niveau d'huile dans le carter inférieur du moteur (jamais au-dessus du repère MAXI de la jauge, ni en-dessous de la jauge MINI), le niveau de combustible dans le réservoir.
- Purger l'air introduit dans le circuit d'alimentation si le véhicule est resté en immobilisation prolongée ou si le filtre à combustible a été démonté pour nettoyage.

Mise en marche du moteur.-

- Vérifier que le levier de vitesse est au point mort.
- Brancher le contact de batterie situé en arrière et en-dessous du siège; les voyants doivent s'allumer.
- Enfoncer la tirette d'arrêt au plancher.
- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur.
- Introduire la clé de contact du moteur et la tourner en position de pré-chauffage. Attendre de voir rougir la résistance témoin.
- Enfoncer la clé et la tourner ainsi en position de démarrage.
- Dès le départ du moteur relâcher la clé.
- Si le démarrage est effectué à froid, échauffer le moteur en le laissant tourner 2 ou 3 minutes à régime moyen. Ne pas emballer le moteur à vide.
- En cas d'essais infructueux de démarrage, attendre à chaque fois l'arrêt effectif du démarreur avant de recommencer l'opération.

Départ du véhicule.-

- Vérifier le niveau d'énergie du système de freinage, contrôle au tableau de bord.
- Desserrer totalement le frein à main.
- Embrayer sans brutalité, accélérer progressivement, débrayer toujours bien à fond.

7

- Manipuler le levier de vitesses sans brusquer ni forcer.
- Par temps froids, rouler quelques Km. à vitesse modérée afin de réchauffer l'huile progressivement.

Voyants lumineux .-

- Lorsque le fonctionnement du véhicule est normal, les voyants sont éteints. Ils servent de signaux d'alarme. A gauche du tableau, un voyant rouge indique en s'allumant un manque de pression d'huile ou un excès de température du moteur. (Ne pas attacher d'importance s'il s'allume au ralenti, le moteur étant chaud). A droite du tableau, un autre voyant rouge indique en s'allumant une défaillance au système de freinage. En bas du tableau, à droite, un voyant vert signale les incidents de charge électrique.

Témoins de clignotants .-

Ils se trouvent en haut et au milieu du tableau. Pour couper le contact du clignotant, remettre le levier de commande (placé à droite sous le volant) à son point neutre central. Le témoin correspondant s'éteint en même temps.

MOTEUR A ESSENCE .-

Précautions avant mise en route .-

- Contrôler les niveaux d'eau, d'huile et de carburant.
- Si le véhicule est resté en immobilisation prolongée, remplir la cuve du carburateur en actionnant le levier à main de la pompe à essence.

Mise en marche du moteur .-

- Vérifier que le levier de vitesses est au point mort.
- Si le moteur est froid, tirer le bouton starter.
- Mettre le contact.
- Tirer la commande de démarreur sans agir sur l'accélérateur, la laisser revenir dès les premières explosions.
- Le moteur tournant au ralenti accéléré, repousser le starter à mi-course d'abord, puis complètement, dès que le moteur tourne normalement.

- Pour réchauffer le moteur, le laisser fonctionner à un régime moyen pendant quelques minutes.
- Si le moteur est chaud, ne pas tirer le starter, mais appuyer légèrement sur l'accélération.
- La commande de démarreur ne doit pas être maintenue tirée plus de 5 secondes.
- En cas d'essais infructueux, attendre à chaque fois 10 secondes environ avant de recommencer l'opération.

COMMANDE DE LA BOITE DE TRANSFERT .-

Le levier de commande offre trois possibilités : une vitesse pour la route, une vitesse moyenne et une vitesse extra-lente.

Il faut que le pont AV. soit craboté pour autoriser l'utilisation en vitesse moyenne et en vitesse extra-faible.

Le levier de transfert doit être manoeuvré à l'arrêt.

TABLEAU DES VITESSES

Vitesse pour 1000 tr/mn. au moteur						
	Vitesses minimales		Vitesses moyennes		Vitesses maximales	
	1200	1500	1200	1500	1200	1500
1	0,31	Néant	1,96	1,9 environ	5,60	4,4 environ
2	0,62		3,92	3,8	11,13	8,7
3	1,10		7	6,9	20	15,5
4	1,55		10,35	10,0	29,57	23,0
R	0,22		1,39	1,3	3,97	3,0

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

MOTEUR A HUILE LOURDE.-

TROUBLES OBSERVES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS OU INTERVENTIONS EVENTUELLES
Le moteur ne part pas ou s'arrête.	1) Circuit électrique défaillant. 2) Défaut d'alimentation. 3) Mauvais fonctionnement des injecteurs. 4) Défaut de compression. 5) Vérifier que la tirette de stop soit bien revenue à la position marche.	Charge des batteries. Fusibles des bougies de chauffage. Plein du réservoir. Purge des canalisations. Durites. Joints. Cartouche du filtre à combustible. Tarage des injecteurs. Pulvérisation du jet de combustible. Soupapes ou sièges. Rodage. Nettoyage des segments et gorges (gommage). Remplacement des segments cassés. Réglage du jeu de la culbute. Choix de l'huile de graissage.
Le moteur s'arrête ou tourne irrégulièrement.	1) Manque de combustible. 2) Canalisations encrassées. 3) Entrée d'air.	Niveau dans le réservoir. Nettoyage des canalisations. Remplacement du filtre. Serrage des raccords. Etanchéité des joints.

TROUBLES OBSERVES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS OU INTERVENTIONS EVENTUELLES
Le moteur ne donne pas toute sa puissance	1) Injecteurs défectueux. 2) Mauvais filtrage du combustible. 3) Calages défectueux. 4) Cylindres non étanches.	Etat et tarage des injecteurs. Nettoyage du clapet de filtre et de la crépine d'entrée de pompe. Arbre à cames et pompe à injection. Rodage des soupapes.
Le moteur cogne.	1) Injection défectueuse. 2) Distribution décalée. 3) Jeu excessif à la culbute.	Nettoyage des injecteurs. Calage de la pompe. Calage. Changement de ressorts de soupapes. Réglage.
Le moteur fume.	1) Niveau d'huile trop élevé. 2) Trop d'huile au filtre à air. 3) Mauvaise alimentation en combustible. 4) Mauvaise compression. 5) Mauvaise pulvérisation à l'injection. 6) Pompe à injection déréglée.	Supprimer l'excédent d'huile. Tenir compte du repère. Canalisations. Filtrages. Injection. Réglage du jeu de culbute et rodage des soupapes. Tarage des injecteurs. Révision et calage.

MOTEUR A ESSENCE.-

TROUBLES OBSERVES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS OU INTERVENTIONS EVENTUELLES
Le moteur ne part pas ou s'arrête.	1) Défaillance électrique. 2) Alimentation défectueuse. 3) Avaries au moteur.	Contact fil de bobine. Contact fil d'allumage. Connexions. Etat des bougies ou de la bobine. Essuyer l'humidité du couvercle de l'allumeur. Enlever l'eau de condensation. Voir pompe à essence. Filtres. Clapet. Levier de pompes. Bougies (électrodes). Tringlerie carburateur. Régulateur. Soupapes. Ressorts. Segments. Joints.
Le moteur tourne irrégulièrement.	1) Alimentation défectueuse. 2) Culbuterie défaillante.	Nettoyer le filtre à air. Nettoyer les filtres des pompes. Voir l'étanchéité de la tubulure d'admission. Etanchéité des soupapes. Voir tiges de soupapes (grippage). Calage de l'arbre à cames. Réglage de la distribution.
Le moteur ne donne pas toute sa puissance.	1) Défaillance électrique. 2) Alimentation défectueuse. 3) Défectuosités au moteur.	Allumeur. Contacts bougies (électrodes). Réglage, nettoyage du carburateur. Décaminage des soupapes. Etanchéité des soupapes.
Le moteur s'arrête au ralenti.	1) Alimentation défaillante. 2) Défaillance allumage.	Nettoyage du gicleur de ralenti. Nettoyage des filtres. Réglage du ralenti. Ecartement des électrodes de bougies.

12

TROUBLES OBSERVES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS OU INTERVENTIONS EVENTUELLES
Le moteur cogne : - irrégulièrement.	1) Electricité allumage. 2) Avaries mécaniques. 3) Défaillance du refroidissement.	Réglage de l'avance à l'allumage. Jeux aux axes de pitons. Paliers à changer. Jeux à la culbuterie. Radiateur Calorstat.
- régulièrement.	1) Alimentation. 2) Avaries au moteur.	Réglage du carburateur. Voir segments et soupapes.
Le moteur fume : - Blanc ou bleu.	1) Eau ou huile dans les cylindres.	Etanchéité des joints de culasse et des segments.
- Noir.	1) Alimentation défectueuse. 2) Avaries au moteur.	Réglage du carburateur. Nettoyage du filtre à air. Etanchéité des soupapes.

13

ENTRETIEN DU MOTEUR

MOTEURS A HUILE LOURDE (580-02 et 591-30).-

Graissage.-

Le bouchon de remplissage d'huile se trouve à la partie supérieure du cache culbuteurs.

Le niveau d'huile à établir doit approcher le repère "MAXI" de la jauge. Il ne doit jamais descendre en-dessous du repère "MINI".

La quantité maximale d'huile est d'environ 8 litres. La vidange est à effectuer tous les 2500 Km.

Filtre à huile.-

Ce filtre est adapté en bas du bloc moteur côté entraînement. Il se démonte par desserrage de la vis d'assemblage.

L'élément filtrant est à nettoyer tous les 5000 Km. et à remplacer tous les 15000 Km. (2 nettoyages). Pour le dégraisser, le tremper dans du gas-oil puis le laisser égoutter.

Au remontage, disposer correctement les rondelles en feutre et le joint du couvercle. Serrer la vis sans forcer.

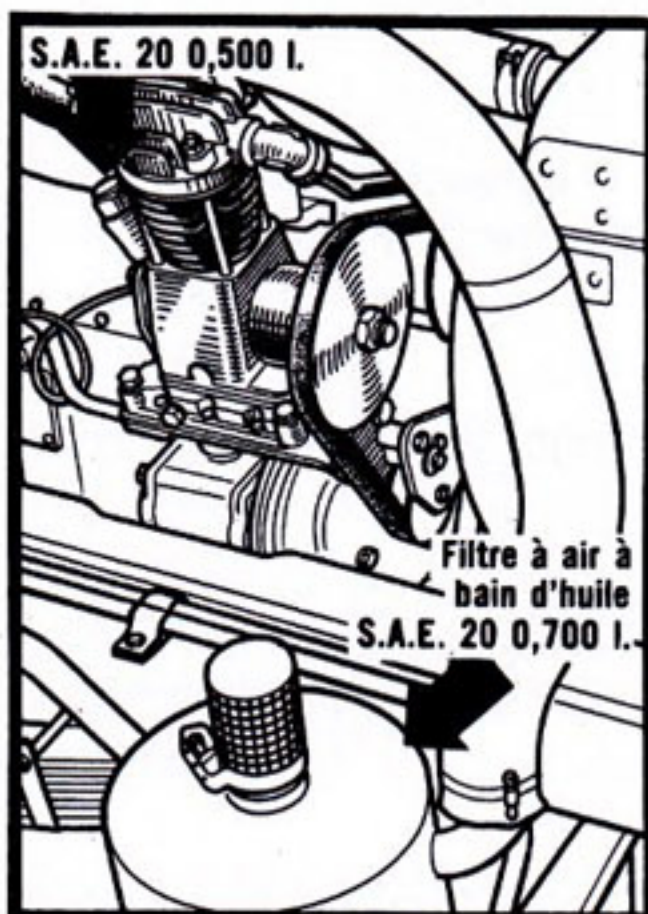
Filtre à combustible.-

Ce filtre, situé au-dessus de la pompe d'injection, se démonte par en-dessous. Le desserrage de la vis inférieure permet de dégager la cuve et de sortir la cartouche filtre. Après tout démontage (nettoyage de la cartouche, remplacement de joint, etc....) il faut purger l'air de la façon suivante :

- Desserrer le raccord à la sortie du filtre et les vis de purge sur la pompe d'injection.
- Manoeuvrer le levier de la pompe à main qui se trouve sur la pompe d'injection jusqu'à ce que l'écoulement du combustible soit exempt de bulles d'air. Resserrer successivement de point en point dès obtention du résultat.

14

- Desserrer enfin les quatre raccords d'arrivée aux injecteurs. Faire tourner le moteur au démarreur en appuyant à fond sur la pédale d'accélérateur. Dès venue du combustible à l'injection, couper le moteur et resserrer les quatre raccords.
- La cartouche filtrante est à remplacer tous les 15000 Km.



CASTOR 1200 A COMPRESSION

Pompe à vide (cas du freinage par dépression)

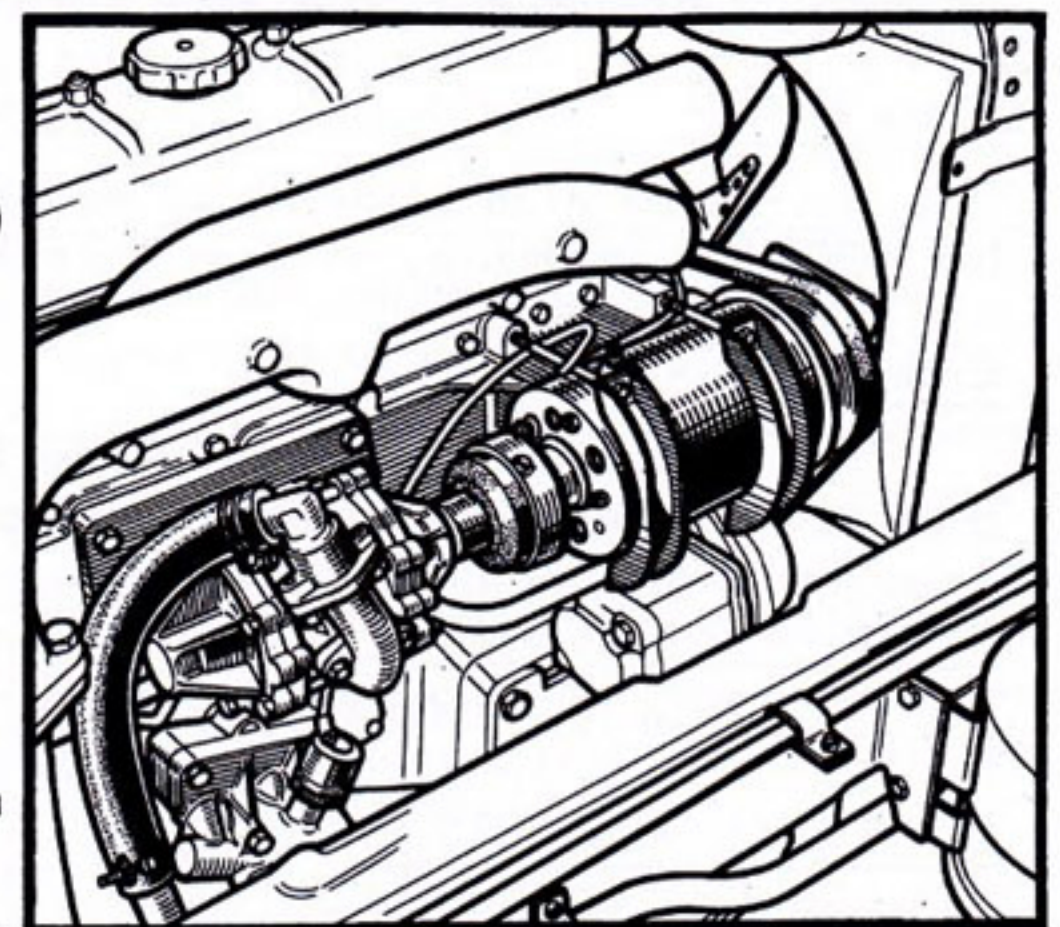
Son graissage est assuré par le circuit du moteur.

Compresseur (cas du freinage par compression)

Le compresseur est à graissage autonome. Il comporte un bouchon-reniflard muni d'une jauge et un bouchon de vidange. Contrôler le niveau tous les jours, vidanger avec la même périodicité que le moteur.

Filtre à air.-

Il est placé à l'avant et à droite du moteur, à l'extérieur du châssis. C'est un filtre à bain d'huile. Il se démonte par le dessous en desserrant l'écrou à oreilles. Tous les 1500 Km. en moyenne ou tous les 5000 Km. en cas de



CASTOR (1200 1500) DIESEL Freinage dépression

parcours poussiéreux, nettoyer l'élément filtrant avec du pétrole ou du gas-oil, le laisser égoutter, vider la cuve, verser de l'huile propre jusqu'au niveau de la gorge de la cuve, limite à ne pas dépasser. Ne pas utiliser d'huile de vidange, même décantée. (Utiliser l'huile BT 5182 TECALEMIT).

MOTEUR A ESSENCE (671-2).-

Graissage.-

Le bouchon de remplissage d'huile est à la partie supérieure du moteur sur le couvercle de culasse. Le niveau d'huile doit approcher le repère MAXI de la jauge. Il ne doit jamais descendre en-dessous du repère MINI. La quantité maximale d'huile est d'environ 6 litres. La vidange est à effectuer tous les 2500 Km.

Filtre à air.-

Il est situé au-dessus du moteur. C'est un filtre sec. Pour le démonter, desserrer l'écrou à oreilles. Tous les 10000 Km. au moins, nettoyer l'élément filtrant par légers battages au moyen d'une baguette (BTF 551).

Carburateur.-

Tous les 10000 Km. démonter le carburateur afin de le nettoyer. Opérer à l'essence. Souffler dans les gicleurs. Ne jamais déboucher ceux-ci avec un objet métallique.

Admission et échappement.-

Tous les 10000 Km. au moins, vérifier le serrage des écrous des tubulures sur moteur à froid.

POUR TOUS MOTEURS.-

Tension de courroie de distribution.-

Vérifier tous les 10000 Km. La latitude d'enfoncement au doigt est de 1 cm - 1,5 cm. environ sur le plus grand écart entre poulies.

Culbuteurs.-

Vérifier ou faire vérifier leur jeu tous les 10000 Km. Pour chaque culbuteur, amener, en tournant le moteur à la manivelle, la tige de commande en position basse sur la came. S'assurer que toutes les pièces sont bien en contact. Régler au moyen des cales d'épaisseur, le moteur étant froid.

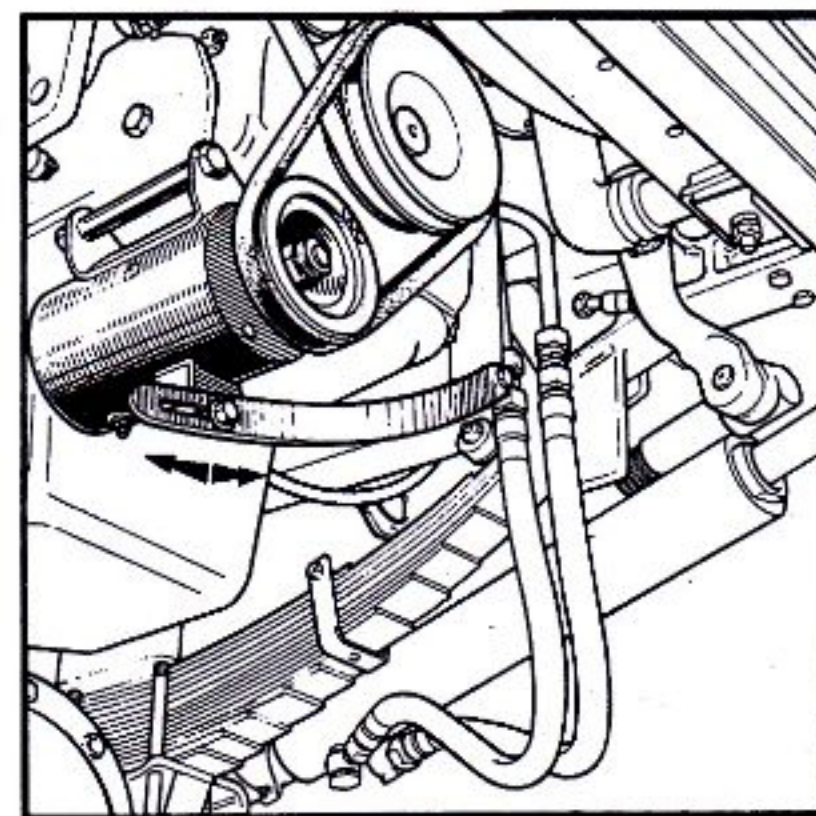
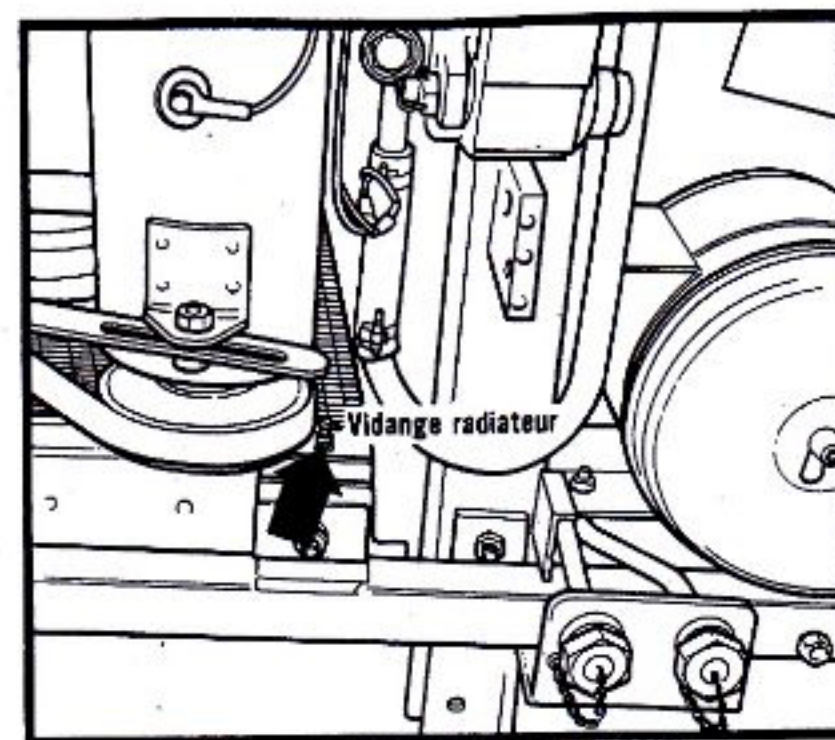
TABLEAUX DE REGLAGE

CALAGE ARBRE A CAMES.-

	580	591	671
Avance ouverture Admission avant P.M.H.	7°	7°	10°
Retard fermeture Admission après P.M.B.	45°	45°	34°
Avance ouverture Echappement avant P.M.B.	60°	60°	34°
Retard fermeture Echappement après P.M.H.	8°	8°	10°

JEU ENTRE CULBUTEURS ET SOUPAPES A FROID.-

	580	591	671
Admission	0,20 mm.	0,20 mm.	0,15 mm.
Echappement	0,25 mm.	0,30 mm.	0,20 mm.



SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Radiateur.-

Le radiateur est spécial "SINPAR". Il comporte en partie inférieure un robinet de vidange, à droite, côté intérieur. Ce robinet est accessible par le dessous du véhicule, près du longeron droit du châssis.

Capacité du circuit de refroidissement.-

Elle est de 12 litres environ, y compris tuyauteries et circuit interne du moteur (bloc cylindres et culasse).

Entretien.-

Le remplissage du radiateur est à vérifier de façon constante. Employer de l'eau propre, sans calcaire ni magnésie. Après une vidange totale, le remplissage doit être effectué en versant l'eau doucement, le calorstat compliquant un peu l'évacuation de l'air. Vérifier le niveau après mise en marche du moteur, compléter jusqu'à obtenir la pleine quantité.

Protection contre le gel.-

Dès menace de froid, prendre soin de mêler de l'antigel à l'eau, dans des proportions définies par l'abaissement maximal de la température atmosphérique selon le climat. Pour réaliser un mélange immédiatement efficace, il est nécessaire de faire tourner le moteur quelques minutes, ce qui assure, par brassage, une répartition homogène de l'eau et de l'antigel.

TABLEAU ANTIGEL

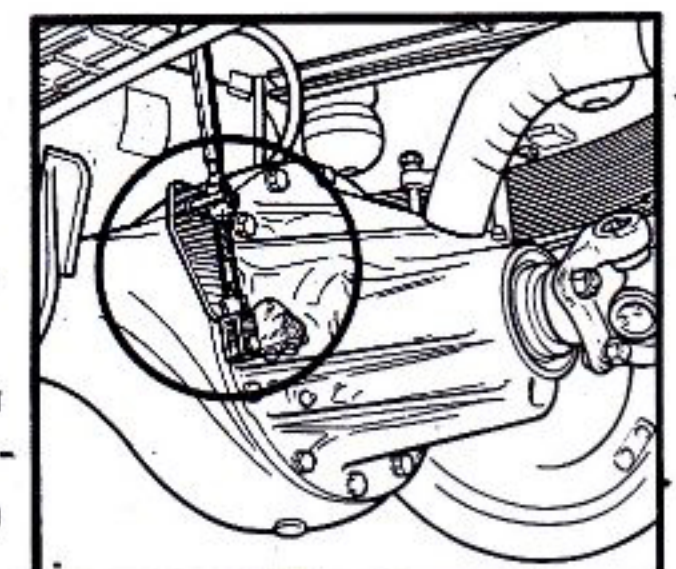
Capacité totale 1500 - 1200 12 litres.

Désignation et Marque	Quantité d'Antigel pour une température de congélation de :			
	- 10°	- 15°	- 20°	- 30°
BP ENERGOL Antigel	3 l.	4 l.	4,5 l.	5,7 l.
ATLAS PERMA GUARD (Esso)	3 l.	4 l.	4,8 l.	5,8 l.
Antigel SAPRAR	3 l.	4 l.	4,5 l.	6 l.
GLACEOL (Huiles Renault)	2,8 l.	4 l.	5,2 l.	6,4 l.
MOBILGEL (Mobiloil)	3 kg	4 kg	4,8 kg	6 kg
Antigel SHELL	3 l.	3,6 l.	4,8 l.	6 l.
Antigel TOTAL	3,2 l.	4,2 l.	5,2 l.	6,4 l.

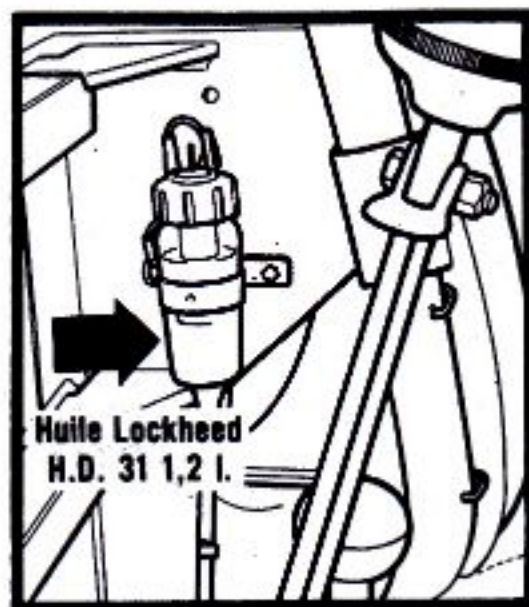
ENTRETIEN ET REGLAGE DIVERS

REGLAGE DE LA COMMANDE DE DEBRAYAGE.-

La pédale de débrayage peut prendre un débattement exagéré. En principe, il faut la régler tous les 5000 Km. La course du levier actionnant le palonnier de commande de fourchette d'embrayage, doit être de 2,5 cm. (3 cm. au maximum). Le réglage est obtenu en dégageant l'axe d'articulation en bout du levier de palonnier, en débloquent l'écrou sur la tige filetée avant le levier, en vissant le manchon de tige sur celle-ci, à la longueur d'ensemble définie par le débattement normal, en rebloquant l'écrou et en remettant en place l'axe d'articulation. Le réglage de la position de pédale s'effectue de façon similaire sur l'autre tige variable, fixée au levier de pédale.



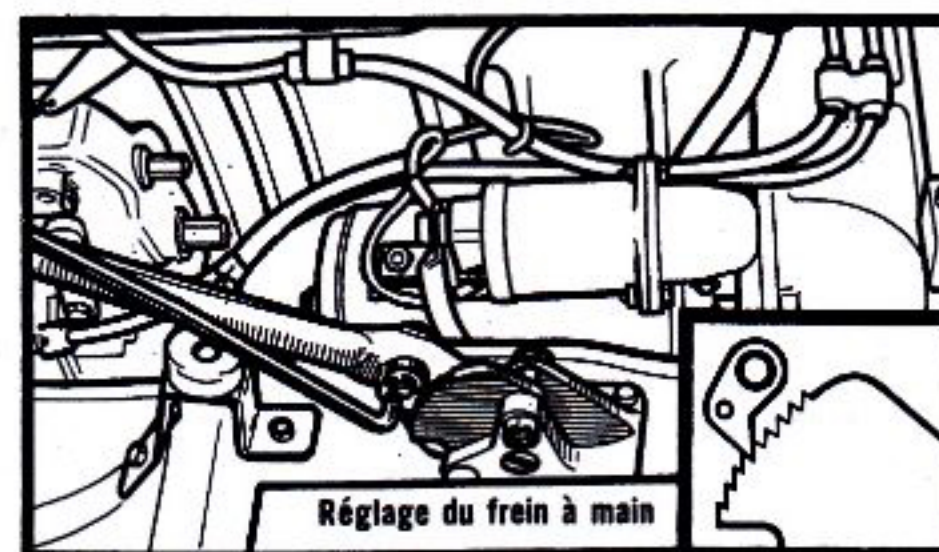
BLOCAGE DE DIFFERENTIEL (1200 et 1500)



CASTOR (1200 et 1500)

PURGE DES CYLINDRES DE FREIN.-

- Vérifier le niveau du liquide dans le réservoir, pour empêcher d'autres intrusions d'air dans le circuit.
- Retirer le capuchon de la vis pointeau de purge.
- Mettre le tube d'écoulement à la place du capuchon. Pour cela, passer le tube dans la clé en prise sur la tête 6 pans. L'extrémité libre du tube d'écoulement doit plonger dans un récipient contenant du liquide de frein.
- Tourner d'un demi-tour la vis pointeau.
- Appuyer quelques coups secs sur la pédale de frein, puis relâcher lentement jusqu'à ce que le liquide coule sans bulles d'air.

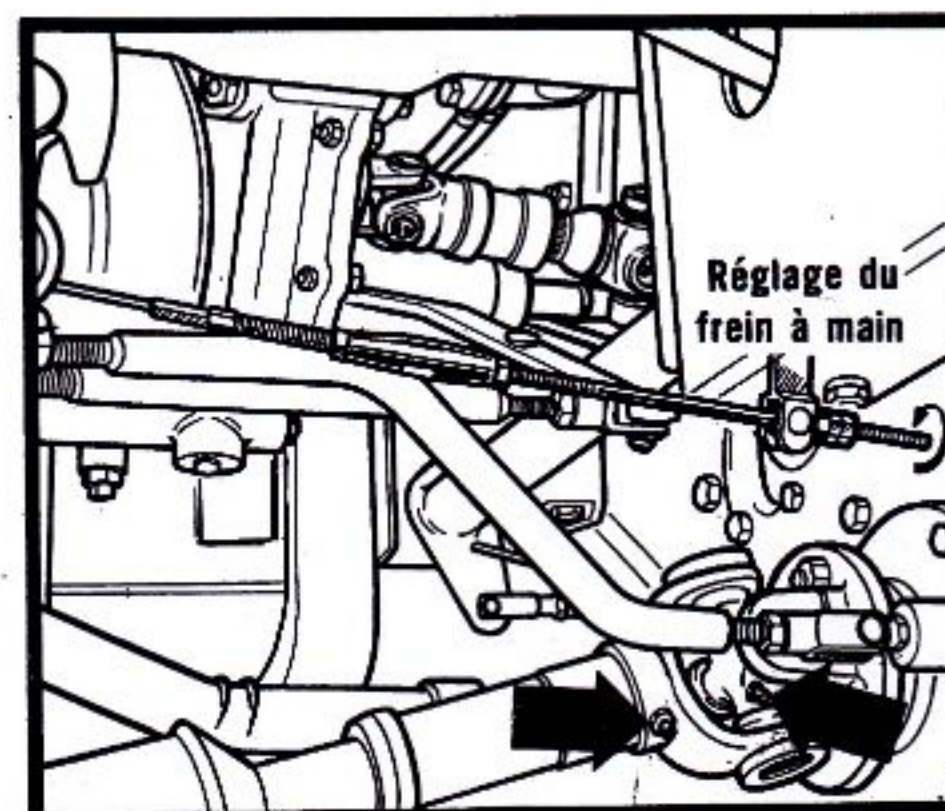


CASTOR (1200 et 1500)

RATTRAPAGE DE JEU DES SEGMENTS.-

- Régler les segments de frein tous les 10000 Km. ou dès que la course de la pédale de frein augmente.
- Soulever la roue.
- Serrer à la clé les cames de réglage pour amener le segment en application sur le tambour. Contrôler ce réglage en tournant la roue à la main.
- Desserrer les cames pour libérer la roue.
- Appuyer 2 ou 3 fois sur la pédale de frein pour centrer les garnitures. Contrôler à nouveau.

L'opération est la même pour les roues AV et AR.



CASTOR (1200 1500)

REGLAGE DU FREIN A MAIN.-

Lorsque le frein à main est en position de serrage, il doit rester 6 à 7 crans libres sur le secteur de blocage. Si cette garde tend à diminuer, le réglage du frein à main devient nécessaire.

La transmission de la commande de frein à main se fait à partir du levier par un câble rattaché à une tige munie d'un tendeur. L'extrémité de cette tige s'engage dans un oeil prisonnier d'un levier du palonnier qui prend appui transversalement sur les longerons principaux du châssis au niveau de la sortie de la boîte de vitesses. Ce palonnier porte à chacune de ses extrémités, près des paliers, un levier auquel est attaché le câble aboutissant au frein de la roue correspondante.

Le réglage du frein à main s'effectue par serrage du manchon-tendeur sur la tige actionnant le palonnier.

Contrôler la garde sur le secteur d'encliquetage du levier.

Resserrer les écrous de blocage du manchon-tendeur.

DIRECTION - ENTRETIEN.-

Rattrapage du jeu de vis-galet.-

- Mettre les roues AV. en ligne droite.
- Débloquer le contre-écrou de la vis de réglage. Ensuite, opérer sur celle-ci lentement au moyen d'un tournevis tout en surveillant le fonctionnement du mécanisme. Dès qu'il n'y a plus de jeu, rebloquer le contre-écrou, la vis de réglage étant immobilisée au tournevis dans la position du réglage correct.

Graissage.-

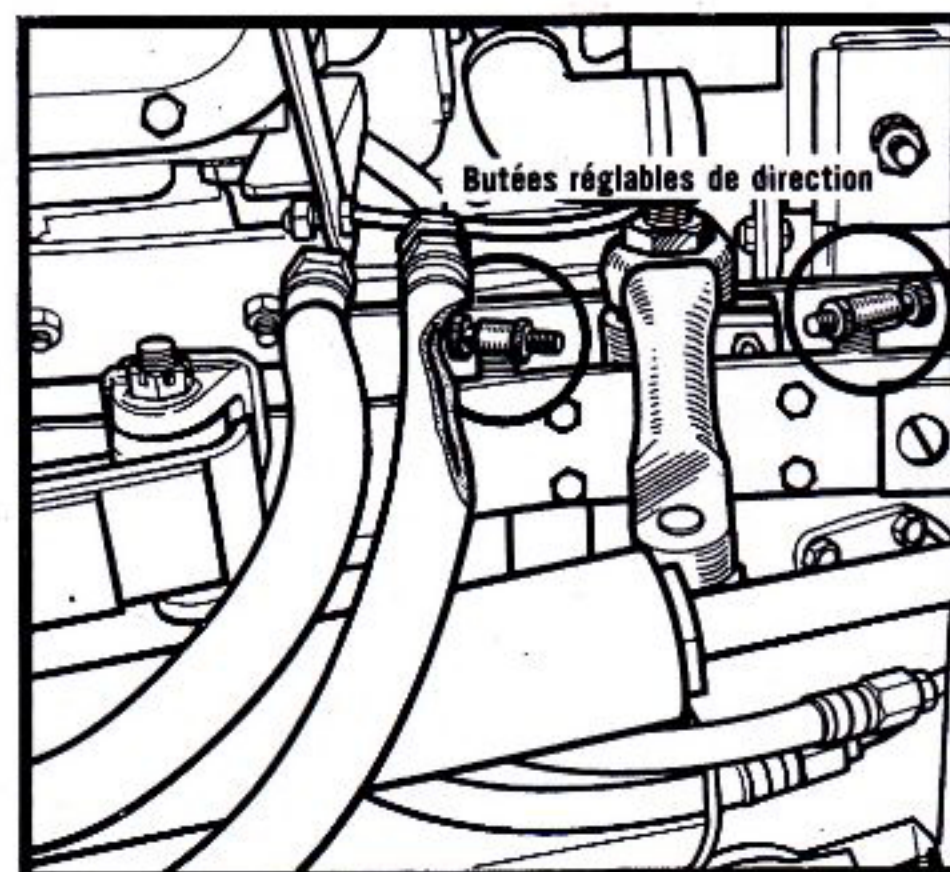
(Voir tableau des périodicités.)

Réglage de la direction assistée .-

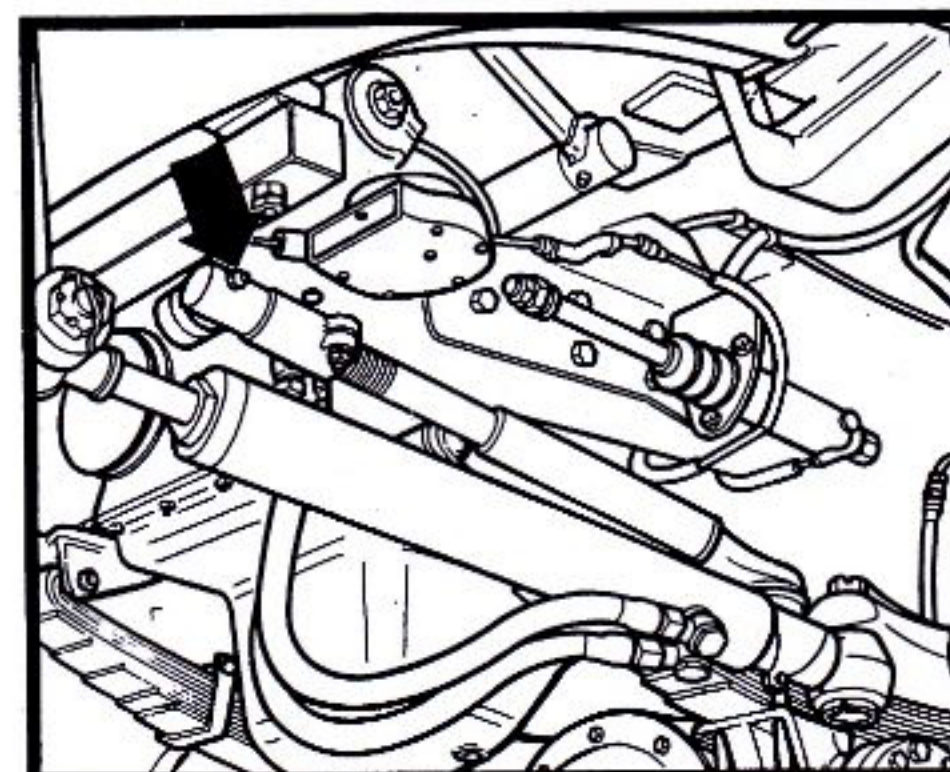
L'adjonction d'un vérin hydraulique pour l'assistance à la direction rend nécessaire la limitation du débattement du levier de direction, afin d'éviter la fatigue du vérin en fin de course.

L'angle de braquage des roues est de 33° , position pour laquelle la butée AR du support de fusée vient en contact avec un écrou rapporté sur un goujon à l'arrière du support de tourillon.

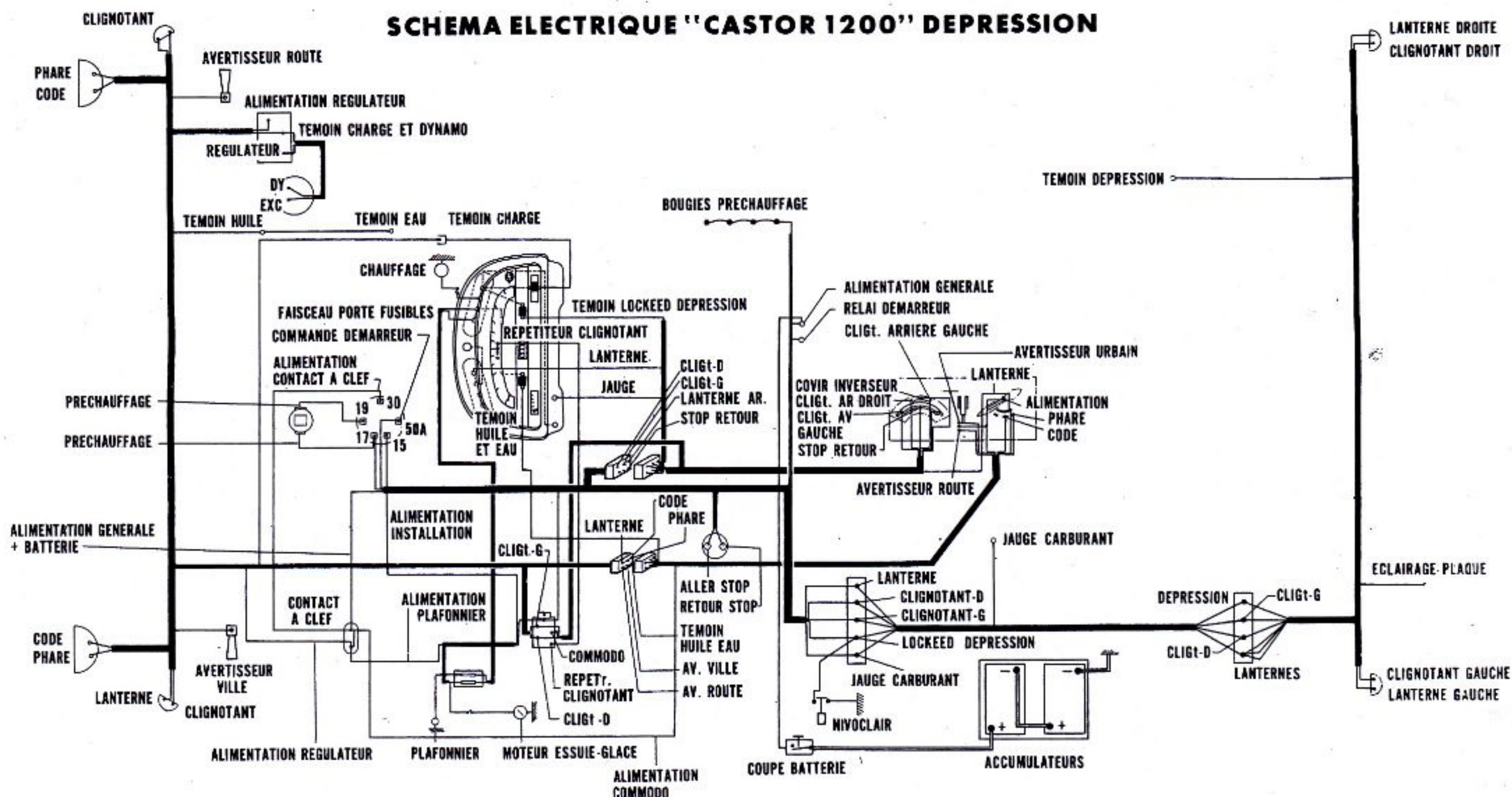
Deux vis réglables, montées sur des supports soudés à l'intérieur du longeron de châssis, arrêtent le levier de direction pour un débattement correspondant à un angle de braquage légèrement inférieur ($31^\circ - 32^\circ$ environ).



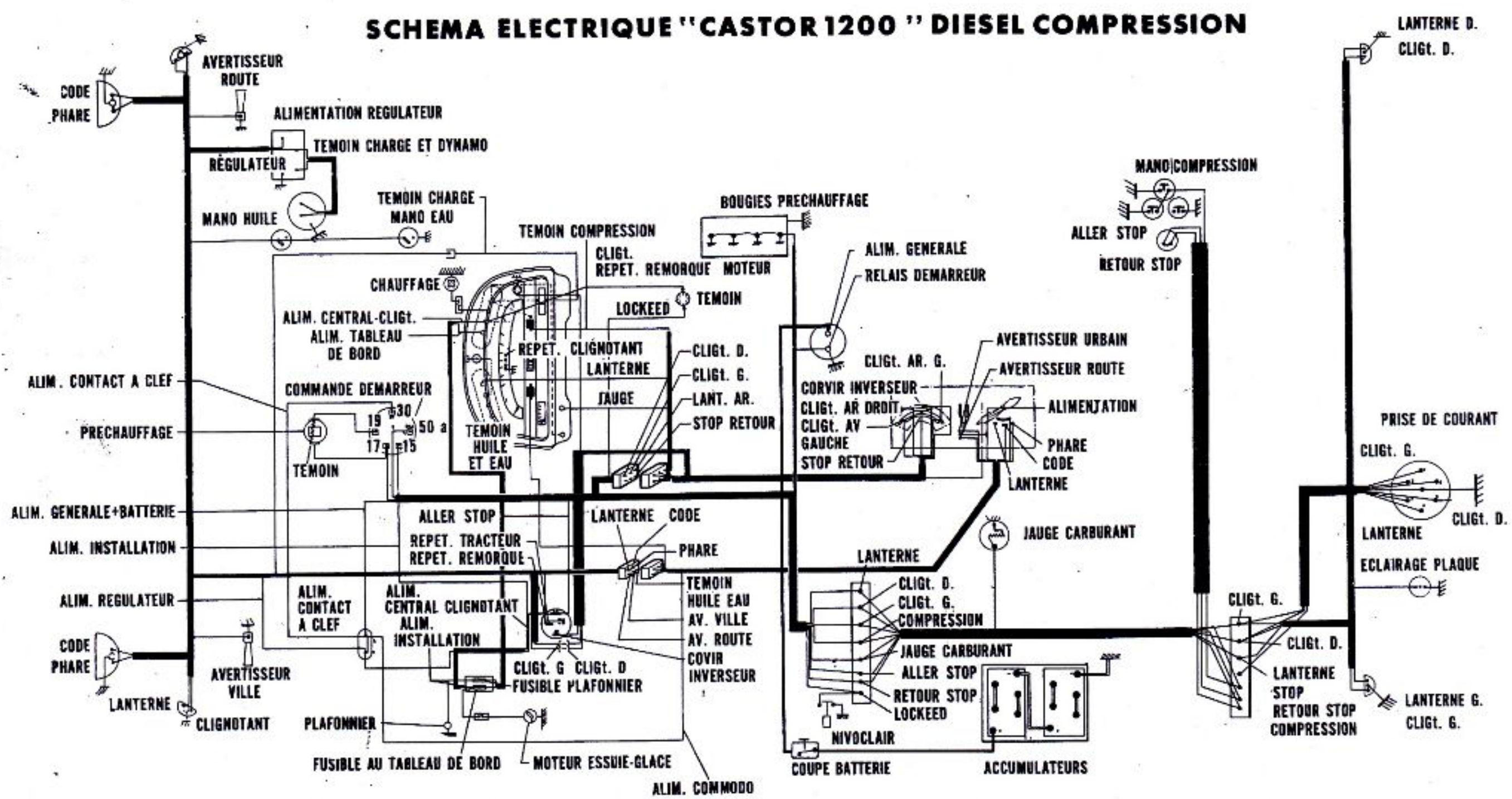
CASTOR 1200



CASTOR 1200- Direction assistée



SCHEMA ELECTRIQUE "CASTOR 1200" DIESEL COMPRESSION



24

ENTRETIEN EQUIPEMENT ELECTRIQUE

EQUIPEMENT TOUS MOTEURS.-

Dynamo.-

Tous les 50000 Km. démonter la dynamo pour vérifier collecteur et balais. Le nettoyage du collecteur s'effectue avec un chiffon légèrement imbibé d'essence. Poncer, si nécessaire, au moyen d'un papier de verre ou d'une pierre ponce à grande finesse.

Démarrreur.-

Pas d'entretien spécial. A la révision du moteur, faire rénover dynamo et démarrage.

EQUIPEMENT MOTEUR A ESSENCE.-

Bougies.-

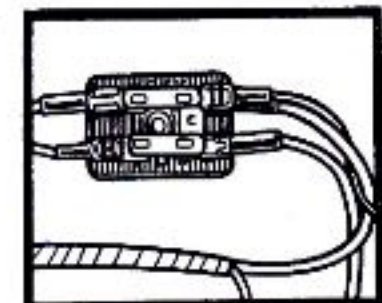
Tous les 10000 Km. vérifier l'écartement des électrodes. Les rapprocher pour compenser leur usure. Pour cela, faire pression sur l'électrode extérieure. Vérifier avec une jauge d'épaisseur (0,5 à 0,7 mm.) Le nettoyage des bougies doit se faire par sablage plutôt que par brossage (contrôle au banc). Lors de la remise en place, visser à la main, sans forcer sur les filetages de culasse.

Allumeur.-

Il est à vérifier tous les 5000 Km.

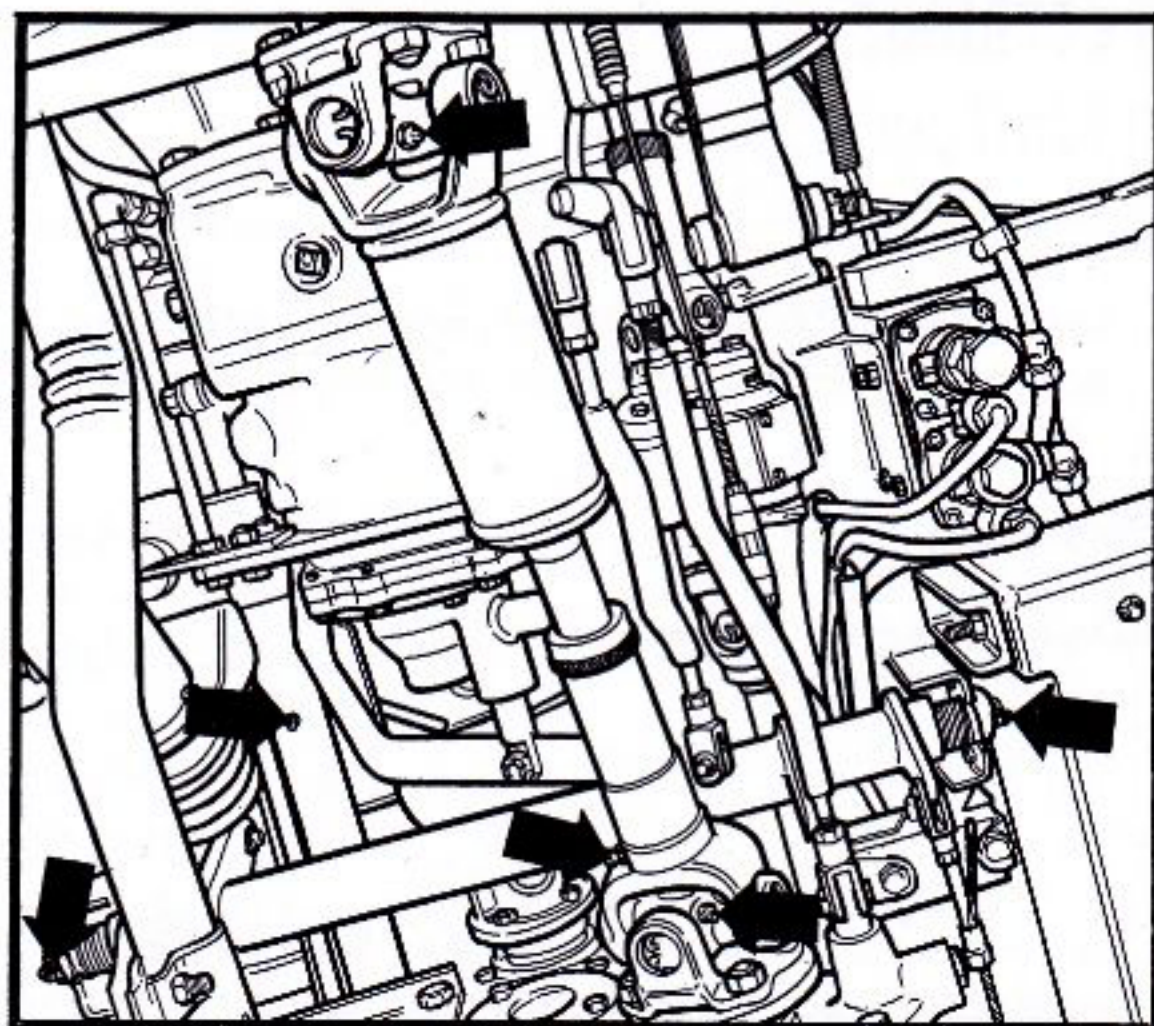
Nettoyer la tête de l'allumeur et les grains de contact avec de l'essence (attendre l'évaporation complète de celle-ci pour mettre le contact).

Les grains de contact doivent être propres. Pour les rendre bien plans, il faut les polir avec une pierre spéciale. Leur réglage s'effectue au banc (si impossible, régler à la jauge, l'écart maximal étant à maintenir de 0,4 à 0,5 mm.) Après ce réglage, vérifier le calage de l'allumeur.

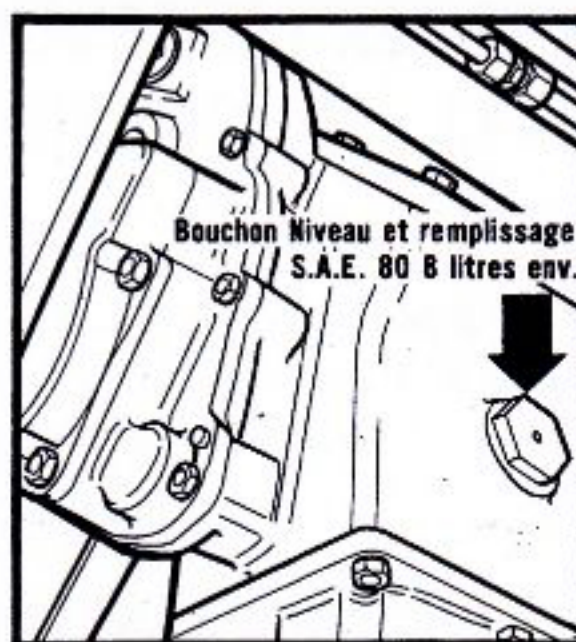


BOITE A FUSIBLES
(1200 et 1500)

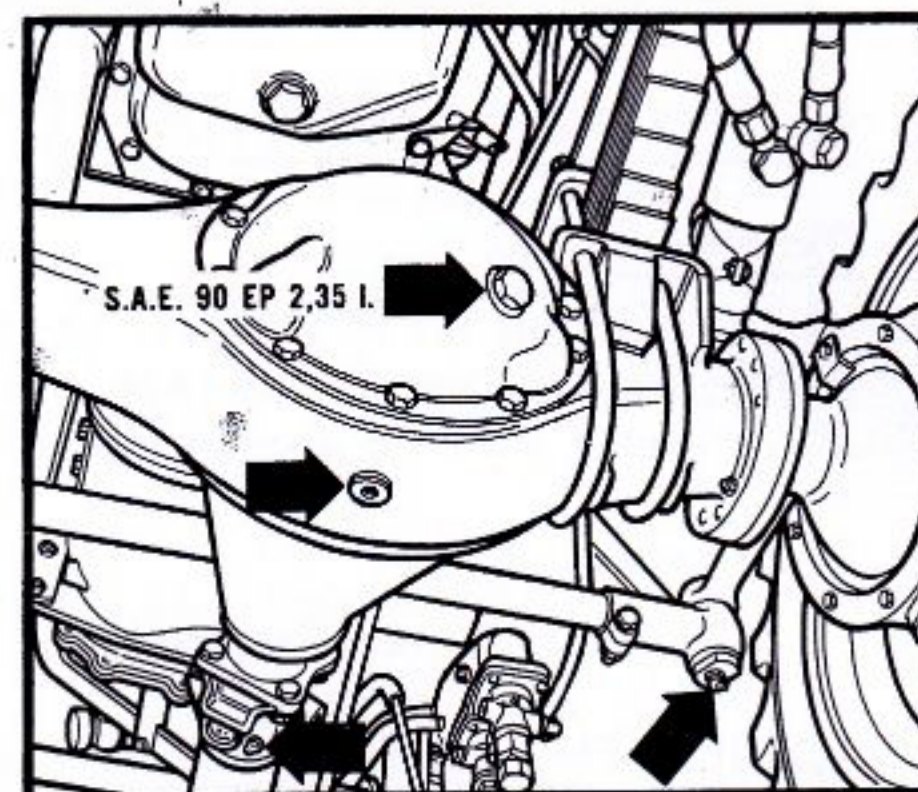
INTERVENTIONS DE GRAISSAGE ET DE LUBRIFICATION



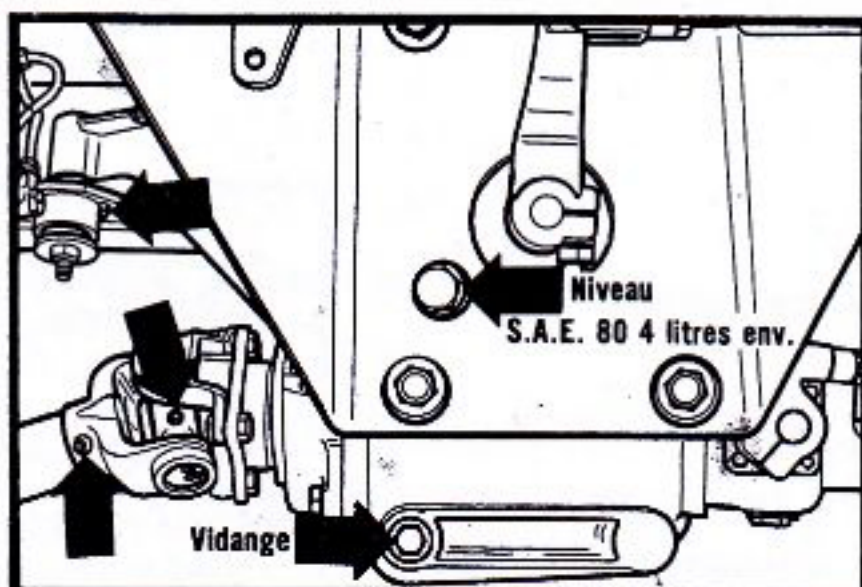
CASTOR 1200- COMPRESSION



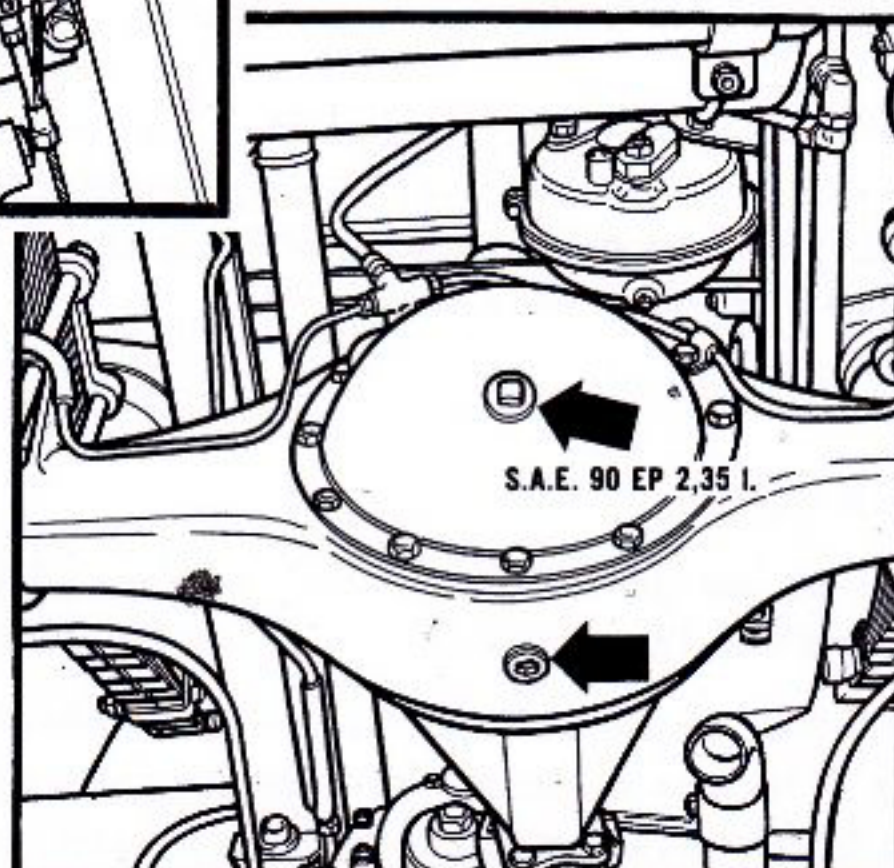
CASTOR 1200



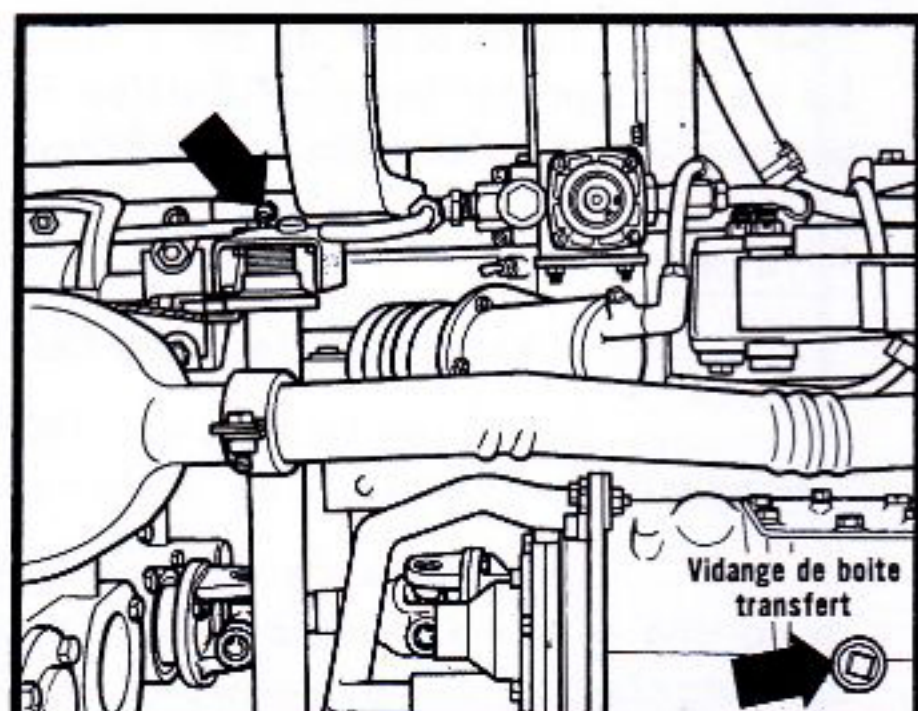
PONT AV. CASTOR (1200 et 1500) Graissage et lubrification



CASTOR 1500- Boîte de transfert

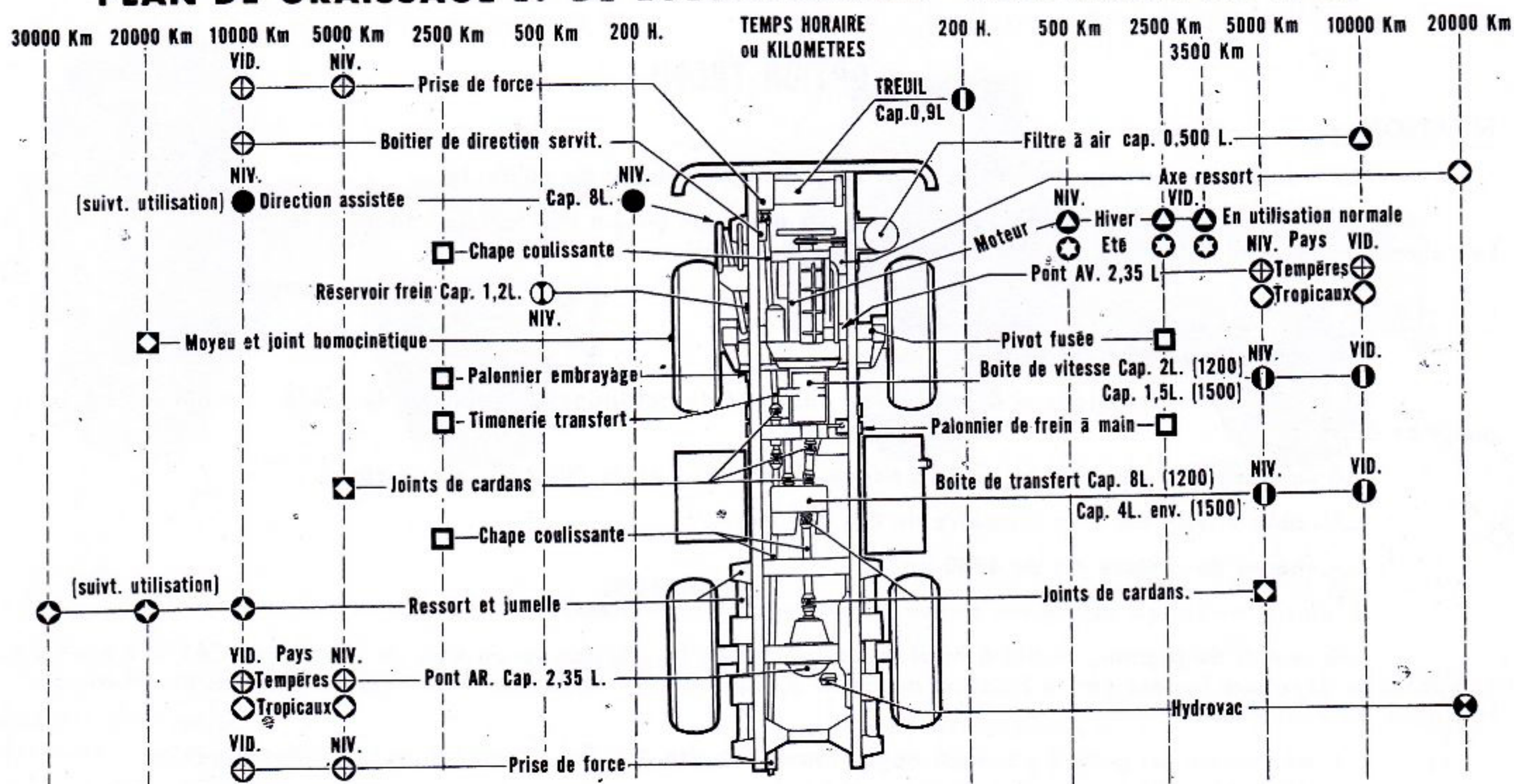


PONT AR. CASTOR (1200 et 1500) Lubrification



CASTOR 1200- COMPRESSION

PLAN DE GRAISSAGE ET DE LUBRIFICATION "CASTOR 1200 & 1500"



LEGENDE

- ① Lockheed
- ⬢ Huile de vidange moteur
- Huile SAE 10W
- ⬢ Huile SAE 20
- ⬢ Huile SAE 30
- ⬢ Huile SAE 80 EP
- ⬢ Huile SAE 90 EP
- ⬢ Huile SAE 140 EP
- ⬢ Huile HD 65
- Graisse chassis
- ⬢ Graisse roulement

OPTION TREUIL

FIXATION .-

Le treuil est monté en porte à faux sur le châssis, à l'avant du véhicule.

Pour recevoir cet équipement, le châssis est prolongé par un bâti engagé dans les longerons et soudé. Le pare-choc est fixé à ce bâti, de manière à protéger le treuil.

CARACTERISTIQUES .-

Le treuil est de fabrication "SINPAR" Type 152.

C'est un treuil de halage prévu pour une capacité de bobinage de 4 nappes de câble, donnant une longueur de 60 m.

La puissance est de 1500 kg. sur la nappe extérieure, et de 2000 kg. sur le fût.

Le câble utilisé est d'un diamètre de 8 à 8,4 mm.

La charge de rupture est de 4900 kg.

L'entraînement est assuré par transmission à cardan (Glaenzer).

Un renvoi de pignon, monté à la place du palier de la prise de force AV. de la version CASTOR normale, compense le décalage imposé par la fixation du treuil au châssis. Il occasionne une inversion du sens de rotation à l'attaque du mouvement.

Le mécanisme est graissé par barbotage, un niveau d'huile étant établi dans le boîtier étanche.

28



sinpar