

CATALOGUE
DES PIÈCES DE
RECHANGE DU
MOTOCULTEUR
MODÈLE C 2



SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE
MACHINES AGRICOLES ROTATIVES

SIMAR

G E N È V E

RUE DE LANCY, 35 — ACACIAS

TÉLÉPHONE 41.470

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIMAR-GENÈVE

CATALOGUE N° 9

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

PRIX: Nos prix s'entendent, sauf stipulation contraire, pour marchandise prise à l'usine à Genève, sans aucun escompte, frais d'emballage à part.

PAIEMENT: Les fournitures de pièces de rechange sont payables **contre remboursement**.

DÉLAI DE LIVRAISON: Les délais indiqués s'entendent pour l'achèvement des objets dans nos ateliers et ne sont pas de rigueur sauf stipulation contraire. Des obstacles imprévus tels que pénurie de matériel, rebut de pièces, accidents de machines, etc, grèves, lock-out, interruption de transport et tout autre cas de force majeure subi par nous ou par nos fournisseurs prolongent d'autant les délais convenus.

L'observation des délais dépend en outre de la rentrée à temps des paiements échus, des indications et fournitures incomptant au client.

Toute réclamation au sujet des livraisons doit être faite dans les huit jours qui suivront la réception de la commande.

EXPÉDITION: A défaut d'instructions spéciales de la part du client, l'expédition (y compris l'emballage, le pesage, les déclarations etc.) sera faite dans les meilleures conditions possibles, soit par poste, soit par petite vitesse sans aucune garantie de notre part.

Toutes nos marchandises, même celles envoyées franco, voyagent aux risques et périls de l'acheteur, notre responsabilité prenant fin dès leur départ de l'usine.

En cas de retard, manquants ou avaries etc., les destinataires devront exercer eux-mêmes les recours contre les transporteurs.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

**En commandant les pièces, se
conformer aux indications
ci-dessous :**

1. Indiquer le numéro de votre motoculteur.
 2. Le numéro exact de la pièce.
 3. La désignation exacte telle qu'elle est mentionnée sur le catalogue.
 4. L'adresse exacte à laquelle l'expédition doit être faite.
 5. La gauche et la droite de la machine sont la gauche et la droite du conducteur se tenant au guidon dans la position du travail.
-

Votre motoculteur porte le N°:

Le carburateur est du type « AMAL »

La magnéto a le N°

Type: Marque:

PLANCHE N° 1

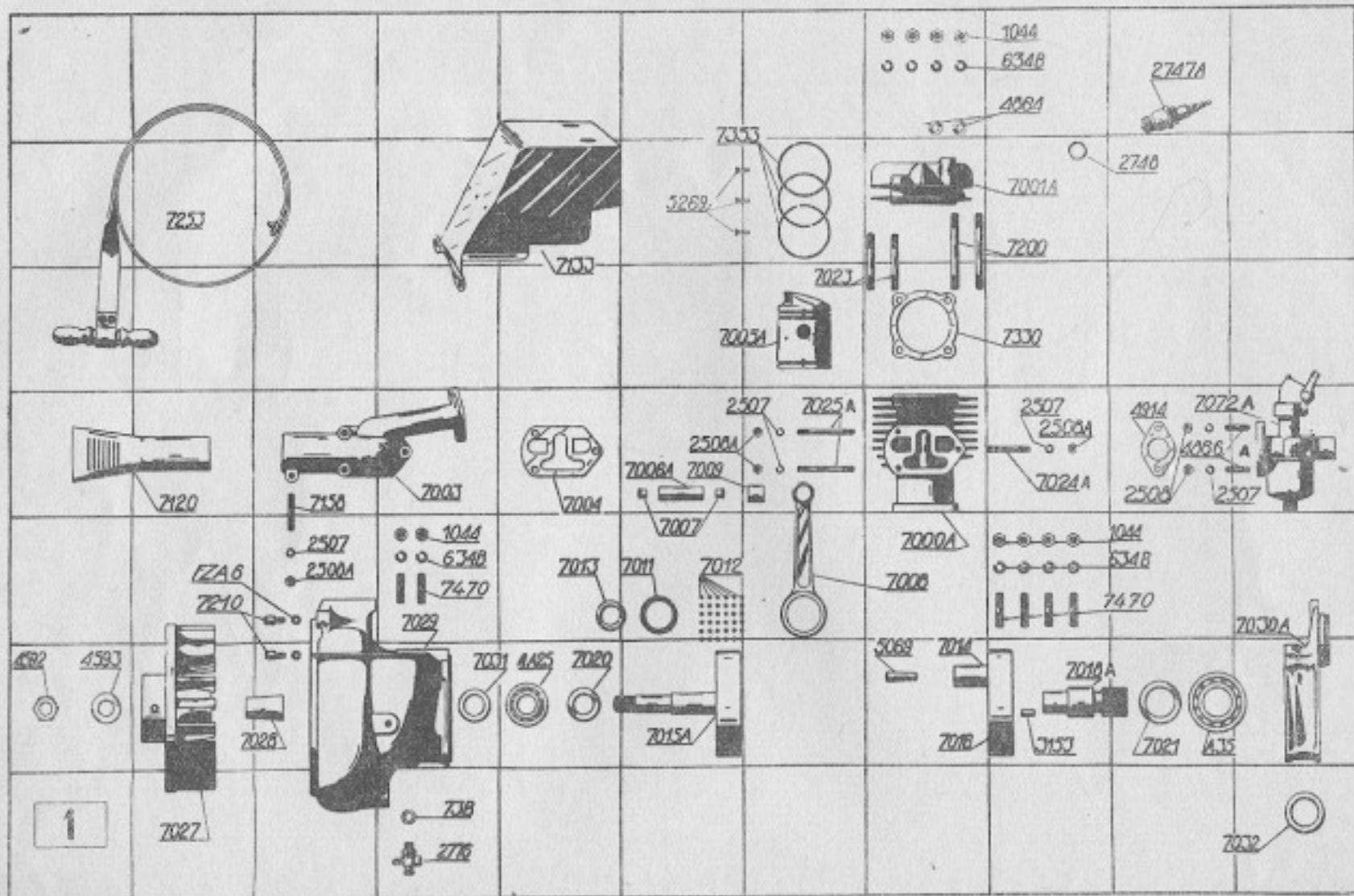


PLANCHE N° 1

No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	Fiche PRIX	Poids unitaire en grammes	No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	Fiche PRIX	Poids unitaire en grammes
P.Z.A.6	Rondelle Meye sous ergot 7210	2		1	7011	Cage à galets de l'emballage	1	A.4.2.6.	20
A.4.25	Roult. à billes sur volant côté turb.	1	A.4.2.5.	170	7012	Galets de l'emballage	36	A.4.1.5.	1
A.3.5	Roult. à billes sur volant côté pign.	1	A.4.2.7.	300	7013	Bague-chemin de roulement de l'embiel	1	A.4.2.1.	45
73.b	Joint fibre sous rob. de vidange	1	A.5.8.2.	2	7014	Axe d'accouplement de l'emballage	1	A.4.5.0.	195
634.b	Rondelle grower de 8 mm.	10		3	7015 a	Volant et axe moteur côté turbine	1	A.4.3.5.	2300
1044	Ecrou de 8 mm. de diam.	10		10	7016	Volant moteur seul côté engrenages	1		2335
2507	Rondelle grower de 6 mm. de diam.	6		2	7018 a	Axe-pignon de l'embellaie	1	A.4.1.7.	650
2508	Ecrou de 6 mm. de diam. (acier)	2		5	7020	Rondelle d'épaisseur sur axe 7015 a	1		1,5
2508.a	Ecrou de 6 mm. de diam. (bronze)	4		5	7021	Rondelle d'épaisseur sur axe 7018 a	1		2
2747 a	Bougie avec doigt	1	E.7.4.8.	110	7023	Goujon court fixation culasse 8×66	2		20
2748	Joint de la bougie	1		3	7024 a	Goujon court fixation pipe échap. 6×51	1		10
2776	Robinet de vidange du carter moteur	1	A.5.7.2.	40	7025 a	Goujon long fixation pipe échap. 6×68	2		12
3153	Cheville-arrêt de l'axe pignon vol. mot.	1		12	7027	Turbine à air	1		4000
4592	Ecrou de serrage de la turbine 18 pas 1,5	1	A.4.7.0.	40	7028	Douille conique de la turbine à air	1	A.4.9.0.	80
4593	Rondelle plate sur turbine à air 18,5×36×3	1	A.4.7.5.	15	7029	Carter moteur côté turbine	1	A.5.2.0.	6650
4864	Rond. plat. serr. culasse moteur 8,5×20×2	2		2	7030 a	Carter moteur côté engrenage	1		2375
4866 a	Goujon fixat. du carb. s/pipe échap. 6×31	2		5	7031	Joint feutre dans carter mot. 7029	1	A.4.9.0.	1
4914	Joint cuivre-amianté entre carb. & pipe	1	A.1.5.0.	5	7032	Joint feutre dans carter mot. 7030 a	1	A.4.9.1.	1
5049	Cheville de blocage de l'axe d'accoupl.	1	A.4.1.5.	20	7072 a	Carburateur complet	1		1160
5269	Ergot d'arrêt des segments sur piston	3	A.3.7.0.	1,5	7120	Tube d'échappement	1	A.1.2.0.	230
7000 a	Cylindre du moteur	1	A.1.	3025	7133	Canal d'air sur cylindre	1	A.5.0.0.	620
7001 a	Culasse du cylindre moteur	1	A.1.0.0.	1560	7158	Goujon serrage tube d'échapp. 6×42	1		8
7003	Pipe échappement-admission	1		1130	7200	Goujon long serrage culasse 8×90	2		35
7004	Joint cuivre-amianté pipe échap.-adm.	1	A.1.1.5.	15	7210	Vis d'arrêt ergot du capot	2		8
7005 a	Piston du moteur	1	A.2.0.0.	280	7253	Courroie de mise en marche complète	1		170
7006 a	Axe de piston du moteur	1	A.3.5.0.	55	7330	Joint cuivre-amianté culasse moteur	1	A.1.4.9.	15
7007	Pastille d'obturation de l'axe piston	2		5	7353	Segment pour piston moteur	3	A.3.0.0.	10
7008	Bielle du moteur	1		215	7470	Goujon pour cylindre et tôlerie 8×35	6		12
7009	Douille bronze dans bielle moteur	1	A.4.0.2.	15					

PLANCHE N° 2

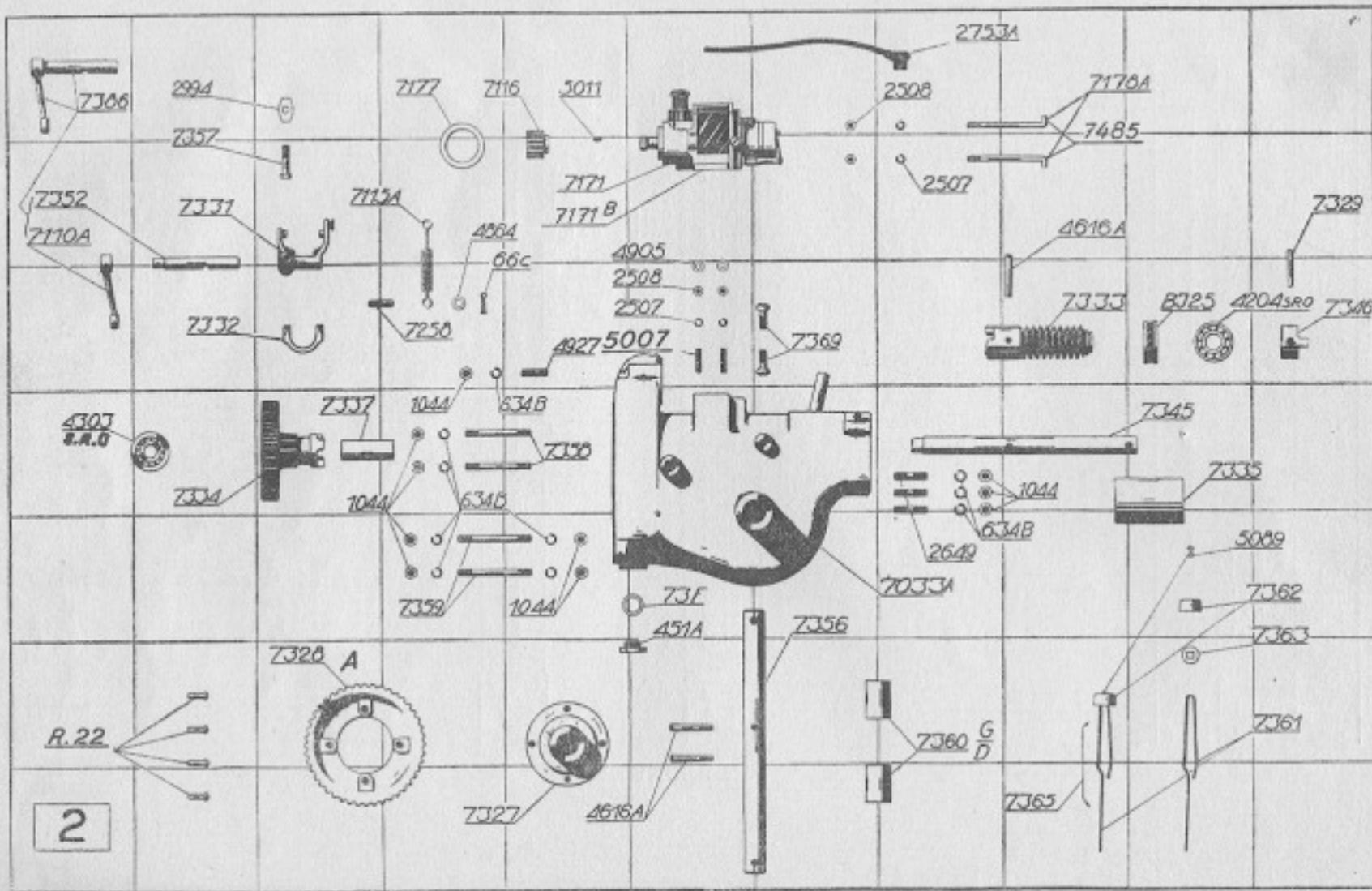


PLANCHE N° 2

No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes	No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes
8.22	Rivet d'assemblage roue v. s/fin & moyeu tête bombée 6×20	4		10	7171 b	Magnéto Bosch FCIB	1		2050
8.1.25	Butée à billes sur arbre v. s/fin	1	8.19	150	7177	Joint cuir de la magnéto	1	8.190	3
66c	Goupille fendue 3×20	1		5	7178 a	Tirant de serrage de la magn. M. L. 6×90	2	8.790	20
73f	Joint fibre sous bouchon 451a	1	8.74	2	7258	Vis ergot dans carter engr 8×28	1		9
451 a	Bouchon vidange carter engrenage	1	8.74	35	7327	Moyeu de la roue vis s/fin	1	8.219	820
634 b	Rondelle grower de 8 mm.	10		5	7328	Roue de la vis sans fin	1	8.220	1360
1044	Ecrou de 8 mm.	10		10	7329	Goupille coniq. fix. manchon accoupl. 8×40	1		13
2507	Rondelle grower de 6 mm.	4		2	7331	Fourchette embrayage de la vitesse	1	8.620	160
2508	Ecrou de 6 mm. (acier)	4		5	7332	Coulisseau dans fourchette embrayage	1	8.625	55
2649	Goujon fixation du carter fraise 8×38	3		15	7333	Douille vis s/fin et embrayage	1	8.70	620
2753 a	Câble haute tension a/prise courant	1	8.240	30	7334	Engrenage réducteur	1		1290
2994	Arrêt de la vis serrage fourchette	1	8.650	3	7335	Douille intermédiaire dans carter engr.	1		520
4204	Roulement à billes SRO s/axe v. s/fin	1		110	7337	Douille bronze dans engrenage réduct.	1	8.59	65
4303	Roulement à billes SRO s/axe v. s/fin	1	8.15	120	7345	Axe de la douille vis s/fin	1	8.1	640
4616 a	Goupille conique 8×50 fixat. moyeu vis s/fin et couronne v. s/fin	3		15	7346	Manchon sur axe v. s/fin (accouplement)	1		190
4864	Rondelle plate s/vis ergot 7258	1		5	7352	Axe de la fourchette d'embrayage	1	8.600	120
4905	Rondelle plate serrage de la magnéto	2		2	7356	Arbre des roues motrices	1	8.120	1170
4927	Goujon fixat. carter vit. & moteur 8×29	1		8	7357	Vis serrage de la fourchette 8×34	1	8.645	15
5007	Goujon fixat. magnéto 6×31	2		6	7358	Goujon fix. carter engr. & mot. 8×78	2		30
5011	Clavette sur axe magnéto	1		6	7359	Goujon fix. carter engr. & mot. 8×87	2		35
5089	Rivet fixat chapeau s/jauge d'huile tête bombée 4×10	1		7	7360 d	Coussinet de l'arbre des roues (droite)	1	8.430	45
7033 a	Carter d'engrenage	1		8430	7361	Coussinet de l'arbre des roues (gauche)	1	8.430	45
7110 a	Levier cde fourchette embrayage	1	8.649	80	7362	Tige de la jauge d'huile du carter	1		30
7115 a	Ressort de la fourchette embrayage	1	8.635	20	7363	Chapeau de la jauge	1		15
7116	Pignon cde de la magnéto	1	8.611	80	7365	Feutre dans chapeau de la jauge	1		0,5
7171	Magnéto M. L. NAK	1		1800	7366	Jauge d'huile assemblée	1		50
					7485	Vis arrêt pour capot moteur 22×8	2		15
						Levier de cde fourchette embr. ass.	1	8.615	210
						Vis six pans serr. magn. Bosch 50×6×11	2		13

PLANCHE N° 3

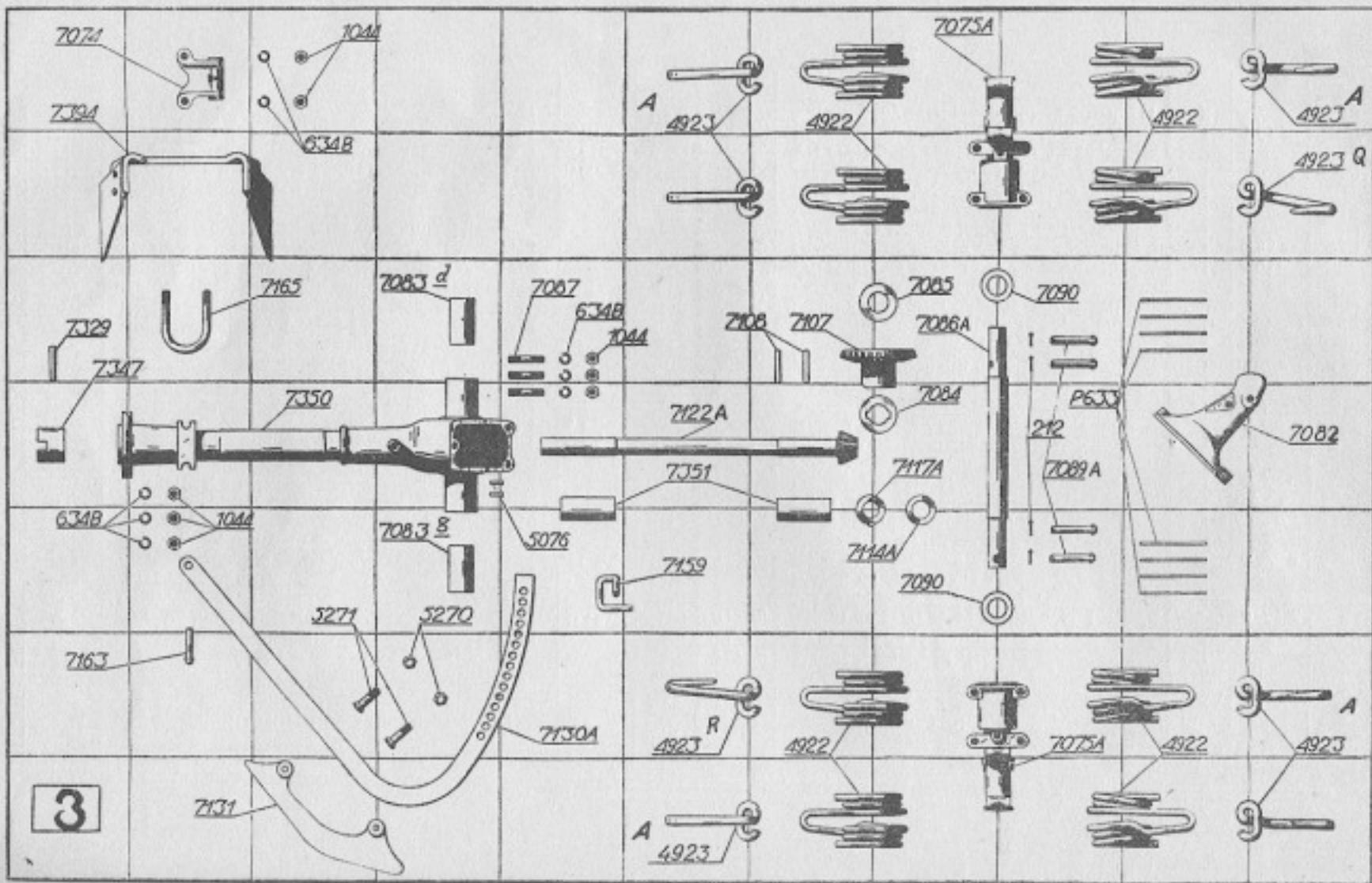


PLANCHE N° 3

N° de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes	N° de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes
212	Goupille fendue 2×15	4		2	7087	Goujon serrage du couvercle 8×42	3		15
633	Goupille arrêt de ressort fraise	8		6	7089 a	Cheville d'arrêt dans moyeu de fraise	4	L.9.0.	20
634 b	Rondelle grower de 8 mm.	8		3	7090	Joint dans moyeux de fraise	2	L.7.0.	4
1044	Ecrou de 8 mm.	8		10	7107	Couronne de l'arbre de fraise	1	B.251.	610
4922	Ressort de la fraise	8		570	7108	Clavette fix. couronne sur 7086 a	2		8
4923 a	Crochet centre pour la fraise	6		190	7114 a	Rondelle de butée derrière pignon	1	B.23.5.	20
4923 q	Crochet incliné à gauche	1		190	7117 a	Rondelle de butée devant coussinet	1	B.23.0.	32
4923 r	Crochet incliné à droite	1		190	7122 a	Arbre-pignon de la fraise	1	B.23.1.	900
5076	Arrêt pour coussinet 7083	2	B.79.0.	3	7130 a	Patin de profondeur	1	C.101.	1120
5270	Ecrou spécial 8 mm. pour sabot	2	C.13.0.	5	7131	Sabot du patin de profondeur	1	C.11.0.	900
5271	Vis spéciale 8×35 pour sabot	2	C.13.0.	15	7159	Verrou du toit sur crémaillère	1	C.11.5.	40
7074	Bride de support du toit de fraise	1	C.2.1.5.	150	7163	Axe de pivot. du patin de profondeur	1	C.12.5.	15
7075 a	Moyeu de la fraise	2	C.4.0.	1070	7165	Etrier de fix. du support du toit	1	C.14.0.	65
7082	Couvercle du carter de la fraise	1	C.2.1.	950	7329	Goupille conique fix. man hon 7,9×42	1		12
7083 d	Coussinet droite de l'arbre de la fraise	1	B.3.6.0.	110	7347	Manchon d'accoupl. sur arbre pignon	1	B.3.00.	215
7083 g	Coussinet gauche de l'arbre de la fraise	1	B.3.6.0.	110	7340	Carter de fraise assemblé (nu)	1	C.1.0.	3820
7084	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	B.7.7.0.	12	7351	Coussinet du pignon conique	2	B.3.2.0.	180
7085	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	B.7.7.6.	15	7394	Décrottoir des roues motrices	1		810
7086 a	Arbre de la fraise	1	B.3.1.	900					

PLANCHE N° 4

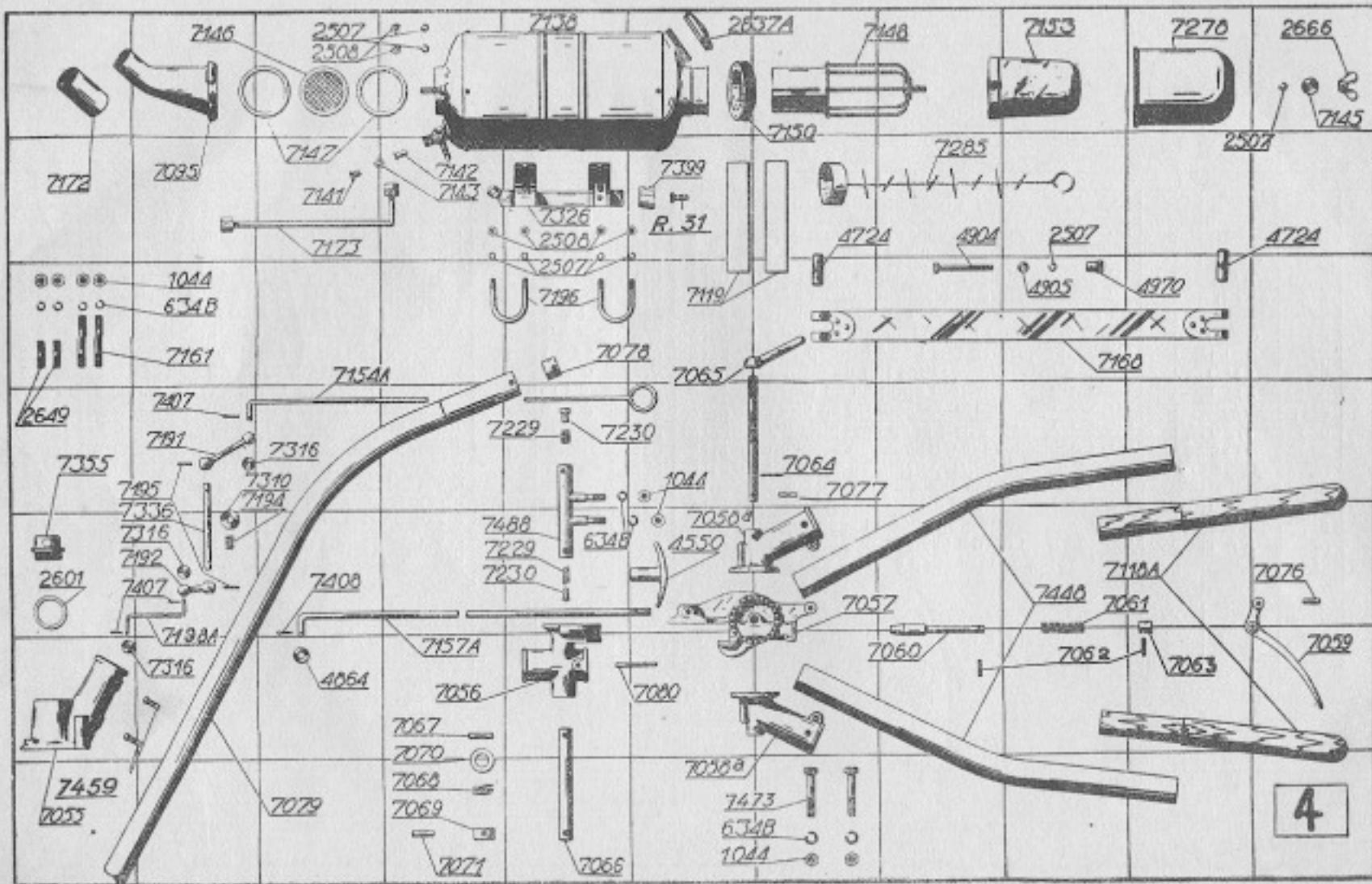


PLANCHE N° 4

No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	Prix	Poids unitaire en grammes	No de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	Prix	Poids unitaire en grammes
R. 31	Rivet tête bombée 5×18	1		4	7119	Courroie sous réservoir essence	2	E 15	12
634 b	Rondelle grower de 8 mm.	8		3	7138	Réservoir d'essence complet	1	E 24	1840
1044	Ecrou de 8 mm. de diam.	8		3	7141	Support de la crêpine du filtre ess.	1	E 20	3
2507	Rondelle grower de 6 mm.	8		10	7142	Crêpine du filtre à essence	1	E 20	1
2508	Ecrou de 6 mm. de diam.	6		2	7143	Joint cuivre du filtre essence	1	E 30	0,5
2601	Joint fibre sous bouchon de remplis.	1		5	7145	Rondelle plate sous 2606, 6,5×24×3	1		10
2649	Goujon court fix. raccord guidon 8×38	2		3	7146	Tamis du filtre à air	1	E 15	18
2666	Ecrou à ailettes sur filtre à air 6 mm. s. i.	1		15	7147	Joint cuir dans raccord du filtre	2	C. T 9	6
2837 a	Bouchon remplissage réservoir	1	E 25	20	7148	Crêpine du filtre à air	1		170
4550	Poignée de la tringle embrayage	1	E 35	55	7150	Feutre de la crêpine du filtre à air	1		7
4724	Tourillon dans ruban réservoir	2		110	7153	Sac en toile du filtre à air	1	E 15	14
4864	Rondelle plate sur tringle embr. 8,5×20	1		30	7154 a	Tringle sup. de cde. des gaz	1	L 515	130
4904	Vis serrage ruban réservoir 6×70	1		3	7157 a	Tringle d'embrayage	1	L 515	540
4905	Rondelle plate sur vis 4904	1		15	7161	Goujon long fix. raccord inf. guidon 8×63	2		22
4970	Ecrou spécial sur vis 4904	1		2	7168	Ruban serrage du réservoir	1		180
7055	Raccord inférieur du guidon	1	E 20	1120	7172	Raccord caoutchouc filtre à air	1	E 45	70
7056	Raccord du guidon (supérieur)	1	C. 620	800	7173	Tube d'essence complet	1		70
7057	Verrou du guidon	1	C. 620	750	7191	Grand levier du renvoi des gaz	1		30
7058 a	Raccord des mancherons du guidon	2	C. 445	400	7192	Petit levier du renvoi des gaz	1		20
7059	Levier de la tige verrou guidon	1	C. 62,8	130	7194	Ressort frein de la Commande renvoi	1		5
7060	Tige de verrou du guidon	1	C. 62,5	70	7195	Goupille conique fix. levier renvoi 3×18	2		2
7061	Ressort de la tige verrou	1	C. 631	10	7196	Etrier de fix. support réservoir	2		30
7062	Chevile d'arrêt de l'axe & douille ver.	2		2	7198 a	Tringle courte commande des gaz	1		45
7063	Douille butée du ressort verrou	1	C. 633	10	7229	Ressort du frein piston triangle	2		5
7064	Chevile axe raccords mancherons	1		90	7230	Piston frein de la tringle d'embr	2		4
7065	Manette de serrage des raccords 7058	1	C. 515	55	7278	Cloche protection du filtre à air	1		250
7066	Axe de pivotement du verrou guidon	1	C. 64,0	190	7285	Grappin du filtre à air	1	E 100	65
7067	Goupille d'arrêt sur axe 7066, 7×30	1		8	7310	Rondelle plate supp. frein 7336 8,1×14×1,5	1		2
7068	Ressort frein du verrou guidon	1	C. 64,5	8	7316	Rond. s. tringle car. cde des gaz 4,7×10×1	3		1
7069	Bague d'arrêt sur axe 7066	1		30	7326	Support du réservoir	1		650
7070	Rondelle sous ressort 7068, 28×16,2×2	1		5	7336	Axe de pivotement renvoi gaz	1		40
7071	Chevile arrêt de la bague 7×26	1		8	7355	Bouchon de remplissage carter vit	1		150
7076	Chevile pivot du levier 7059	1		4	7399	Guide tringle d'embrayage	1		35
7077	Chevile d'arrêt sur 7064	1		3	7407	Goupille fendue 1,5×10	3		0,5
7078	Bouchon du tube guidon	1		55	7408	Goupille fendue 3,5×20	1		1,5
7079	Tube du guidon	1		1900	7448	Tube mancheron du guidon	2		500
7080	Rivet dans rac. sup. guidon 6×50	1		10	7459	Rivet fixation tube guidon sur raccord	2		6
7095	Raccord du filtre à air	1		645		inférieur, tête bombée 6×18	2		20
7118 a	Mancheron du guidon (bois)	2	C. 570	140	7473	Vis serrage tube mancheron guidon 8×38	2		300
				7488		Support-frein des tringles de cde	1		

PLANCHE N° 5

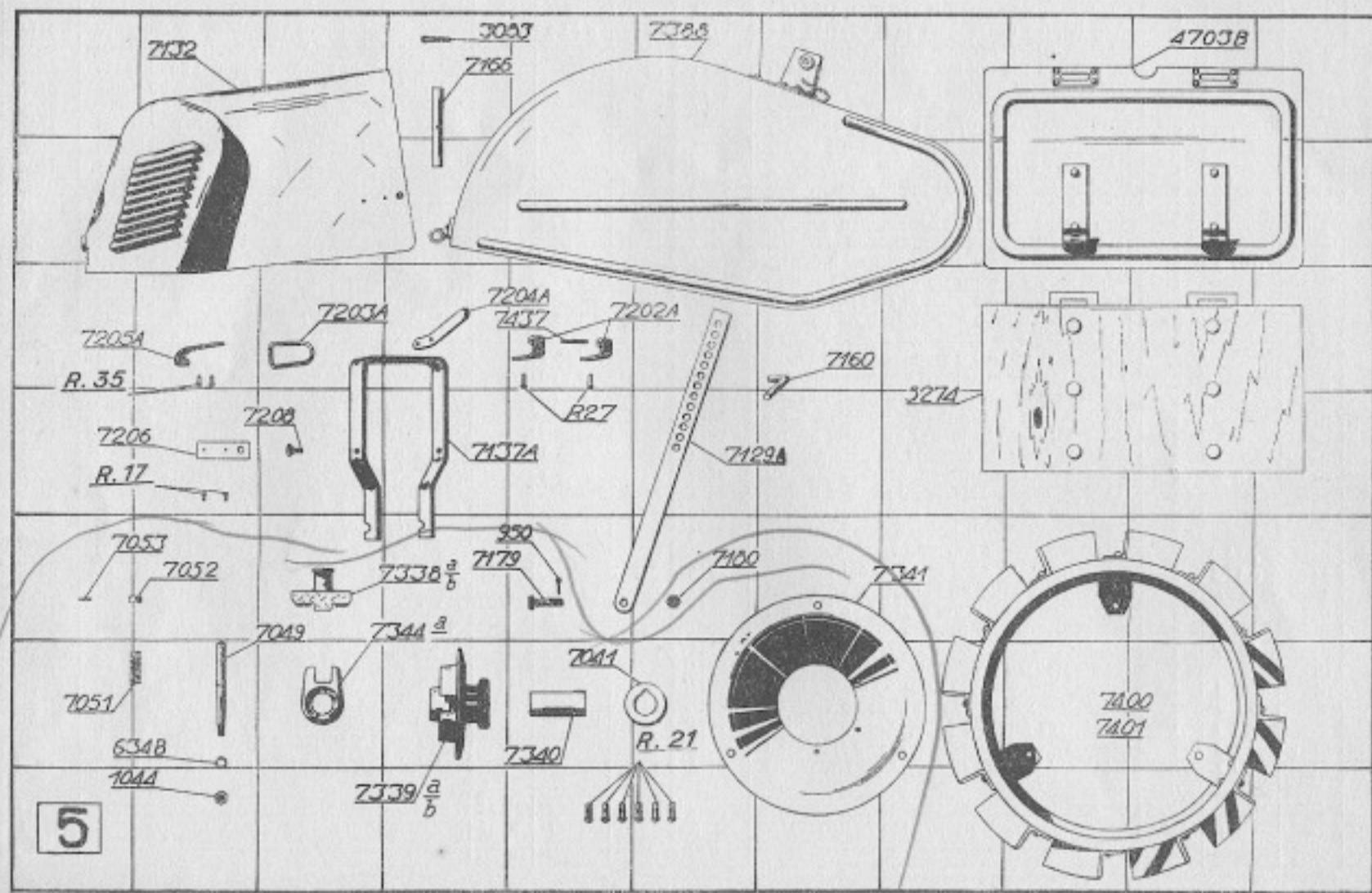


PLANCHE N° 5

N° de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes	N° de la pièce	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Nombre de pièces par machine	PRIX	Poids unitaire en grammes
R. 17	Rivet tête bombée 4×7	2		4	7179	Vis pivot de la crém. sur carter fr. 8×34	1		20
R. 21	Rivet tête bombée 6×18	12		6	7180	Ecrou crénelé sur vis pivot 8 mm.	1		7
R. 27	Rivet tête bombée 4×14	2		5	7202 a	Patte fixat. support du capot mot.	2		20
R. 35	Rivet tête bombée 3×8	2		3	7203 a	Boucle du verrou capot moteur	1		12
634 b	Rondelle grower de 8 mm.	8		3	7204 a	Levier de fermeture du capot mot.	1		60
950	Goupille fendue de 2×20	1		2	7205 a	Patte de fixation du capot	1		25
1044	Ecrou de 8 mm.	8		10	7206	Plaquette de renfort du capot.	2		14
3083	Goupille fendue de 3×25.	1		3,5	7208	Tourillon du support capot	2		6
4703 b	Tablier tôle du toit de fraise	1		1010	7338 a	Verrou de la roue motrice gauche	1		290
5274	Planchette protectrice du toit de fraise	1		1000	7338 b	Verrou de la roue motrice droite	1		290
7041	Joint cuir moyeu roue motrice	2		6	7339 a	Moyeu de la roue motrice gauche	1		1735
7049	Axe goupille verrou roue motrice	2		60	7339 b	Moyeu de la roue motrice droite	1		1735
7051	Ressort du verrou roue motrice	2		5	7340	Douille bronze dans moyeu roue mot.	2		65
7052	Bague butée du ressort dans verrou	2		7	7341	Disque avec cercle & goujons (r. motr.)	2		1600
7053	Cheville d'arrêt bague butée	2		0,5	7344 a	Entraîneur de la roue motrice	2	1620	500
7129 a	Crémaillère du toit de fraise	1	6.2.01	475	7388	Toit protection de fraise complet	1		7500
7132	Capot du moteur seul	1		1850	7400	Roue motrice amovible gauche	1		4950
7137 a	Support du capot moteur	1		460	7401	Roue motrice amovible droite	1		4950
7160	Verrou du toit sur crémaillère	1	6.2.05	40	7437	Axe du levier fermeture du capot	1		2
7166	Axe pivotement du toit de fraise	1	6.2.10	70					

L'axe long pour type C2 n'existe plus et ne sera plus fabriqué
hors Suisse du 5 octobre 1962.

INSTRUCTIONS pour la conduite et l'entretien du motoculteur SIMAR C 2

Ce motoculteur est extrêmement simple au point de vue de l'entretien du moteur et de la boîte de vitesse. Étant très solidement construit, il ne réclame que peu de soin ; mais il ne faut pas pour cela le négliger.

MOTEUR - GRAISSAGE. — Le graissage du moteur est très important si l'on veut avoir une machine donnant son maximum de rendement. Il ne faut pas utiliser d'autres huiles que celles que nous préconisons ; nous nous basons pour cela sur les résultats que nous avons obtenus au banc d'essais de nos ateliers. Ce graissage est effectué par l'huile que l'on mélange à l'essence et qui se sépare de cette dernière dans le carter du moteur. L'huile que l'on mélange ainsi au carburant doit être de première qualité, mi-fluide, résistant à la haute température. *Il faut absolument utiliser pour le graissage de votre moteur de motoculteur une des huiles suivantes : CASTROL XL, ou TEXACO AIRPLANE, ou MOBILIOIL TT ou encore TRIPLE SHELL ou SHELL VOLTOL.* Nous déclinons toute responsabilité pour les accidents ou les usures prématurées qui pourraient se produire en suite de l'emploi d'une autre huile ou encore d'une huile ne correspondant pas exactement à la nomenclature ci-dessus. Il faut se rappeler que l'huile bon marché est toujours trop chère, cela par suite des dégâts qui peuvent être occasionnés au moteur, dégâts dont la réparation est toujours d'un prix élevé.

MÉLANGE DU CARBURANT. — Avec chaque motoculteur, il est livré un gobelet-jauge pour l'huile, marqué de deux traits l'un de 6 %, l'autre de 8 %. On utilise ce gobelet pour le mélange en le remplissant d'huile jusqu'au trait 6 %, quantité nécessaire pour le mélange avec cinq litres d'essence, on vide ensuite le contenu dans un bidon contenant l'essence et l'on brasse énergiquement avant de verser le mélange ainsi obtenu dans le réservoir. On ne doit jamais verser l'essence pure et ensuite l'huile dans le réservoir, car il serait impossible de brasser pour obtenir le mélange ; l'huile se déposant immédiatement dans le fond du réservoir obstruerait le tuyau d'écoulement au carburateur. *Il ne faut jamais faire tourner le moteur même une demi-minute avec de l'essence pure.*

RÉSERVOIR. — Le réservoir placé sur le guidon a une contenance de trois litres et demi. Un filtre-tamis placé à la base du réservoir, sous le robinet d'essence, arrête les impuretés pouvant obstruer le carburateur. Il suffit de dévisser l'écrou-raccord du tuyau pour sortir le filtre et le nettoyer. L'orifice de remplissage du réservoir est fermé par un bouchon fileté ayant à sa partie supérieure un trou pour permettre à l'air de pénétrer dans le réservoir ; il faut veiller à ce que ce trou d'air ne soit jamais bouché.

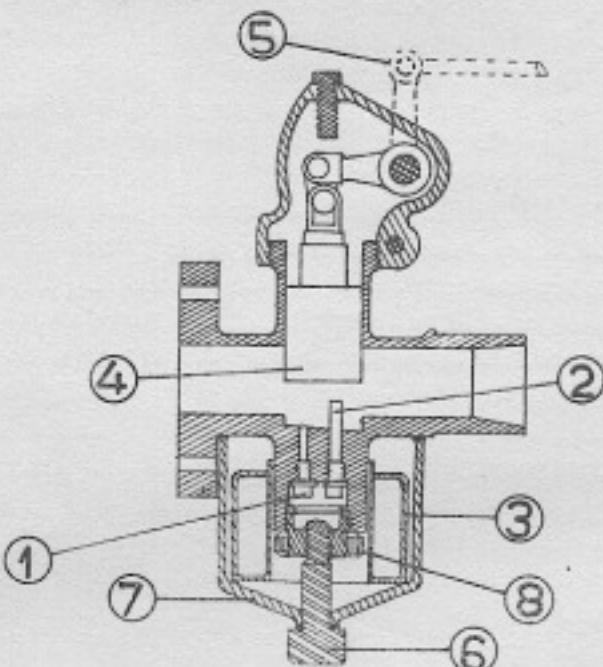
FILTRE A AIR. — Au centre du réservoir, dans le sens longitudinal, se trouve un tube dans lequel se place une tige ayant des aspérités servant à maintenir de la paille de bois imbibée d'huile de poisson ou de colza. À la partie supérieure de ce tube se trouve une crêpine recouverte d'un sac en toile qui a pour but de filtrer l'air aspiré par le moteur. Une cloche métallique protège le filtre de la pluie et de tous dégâts éventuels qui pourraient détériorer le sac de toile de la crêpine. Le rôle de ce filtre à air est d'une très grande importance, car il sert à débarasser l'air des impuretés qu'il pourrait contenir avant son mélange avec l'essence. La paille de bois doit toujours être imbibée d'huile de façon à refaire les poussières très fines qui pourraient passer au travers de la toile. Le sac doit être maintenu très propre, de son entretien dépend la durée du moteur. Le filtre d'air est relié au carburateur par un conduit en fonte et un tube en caoutchouc. *Aucune responsabilité n'est endossée par la Maison "SIMAR" pour les dégâts pouvant résulter du mauvais entretien du filtre à air.*

CARBURATEUR. — Le carburateur d'un type étudié par la Maison anglaise AMAL spécialement pour nos motoculteurs SIMAR C. 2 est pourvu de deux gicleurs : un gicleur de ralenti (1) et un gicleur principal (2). L'essence, en arrivant dans le carburateur, remplit la cuve dans laquelle se trouve un flotteur (3) ; ce dernier en montant vient appuyer sur le pointeau de fermeture et arrête le remplissage de la cuve. On appelle l'essence au carburateur en appuyant sur un pousoir situé sur la droite du carburateur et qui agit sur le flotteur. Un piston (4) commandé par un levier (5) obstrue ou dégage le canal des gaz au moteur. Les gicleurs se trouvent à la partie inférieure du carburateur. Pour enlever soit le gicleur principal, soit le gicleur de ralenti, il faut dévisser la vis hexagonale (6) située sous la cuve (7). Enlever la cuve et le flotteur, puis dévisser l'écrou de bronze molleté (8) donnant accès aux gicleurs. On peut alors facilement les enlever en les dévissant au moyen de la clé livrée avec la trousse. Lorsque le carburateur est monté sur le motoculteur, il faut pour pouvoir le démonter facilement, enlever la roue gauche du motoculteur, dévisser le tuyau d'aménée d'essence au carburateur après avoir fermé le robinet du réservoir ; desserrer sans les enlever, les deux écrous fixant le carburateur à la pipe d'admission, repousser

le carburateur contre le réservoir pour pouvoir le faire pivoter plus facilement sans abîmer le joint de cuivre-amiante se trouvant entre le carburateur et la pipe. L'on peut alors incliner la cuve du carburateur vers l'extérieur et la démonter sans difficulté.

Avoir soin en la remontant de la centrer soigneusement.

Il peut arriver que le carburateur ait été trop souvent noyé et que trop d'essence liquide soit entrée dans le cylindre ; on ne peut plus mettre le moteur en marche ; il faut alors ouvrir le robinet se trouvant sous le carter du moteur, de façon à le vidanger complètement. Il faut procéder de temps à autre au vidangeage du carter moteur pour enlever l'huile qui se dépose et qui, en s'accumulant, produit un encrassement assez rapide de la bougie. Le robinet de vidange est ouvert quand la fente est verticale et fermé lorsqu'elle est horizontale. On ouvre et ferme ce robinet au moyen d'un tournevis.



MAGNÉTO. — La magnéto est d'une construction très soignée et spécialement étudiée pour notre motoculteur C. 2 ; elle est absolument étanche et très robuste. Cette magnéto appartient au type à haute-tension avec induit à double « T » tournant dans le champ d'un aimant puissant. L'allumage est exactement mis au point au moment de l'essayage au banc d'essais. Si pour une raison quelconque on sépare la magnéto du moteur, il faut faire très attention au moment du calage de placer les pignons exactement à leur position. Le réglage de l'écartement des vis platinées est très important, il ne doit jamais y avoir plus de 3/10 de distance entre les vis platinées, ne jamais se servir de papier pour juger la distance des vis, mais prendre une cale en tôle d'acier. Ne jamais graisser les vis de contact, car l'huile en se brûlant causerait une usure rapide de ces vis. Le courant est envoyé à la bougie au moyen d'un câble isolé. La bougie elle-même est de première qualité, la nettoyer de temps en temps et surveiller également l'écartement des pointes (qui doit être de 1/2 millimètre).

CARTER DE VITESSE. — Le carter de vitesse contient un train de pignons droits, la vis-sans-fin et sa roue. La lubrification de la boîte de vitesse se fait par la rotation des engrenages qui projettent l'huile sur les roulements et sur les coussinets. Il est donc nécessaire d'avoir constamment une quantité d'huile suffisante dans le carter. On peut vérifier le niveau de l'huile en utilisant la jauge placée à droite du carter vitesse. Une marque moyenne indique la quantité d'huile que doit normalement contenir le carter. Pour remplir à nouveau le carter, il faut dévisser le bouchon percé de quatre trous placé sur le raccord inférieur du guidon, ce bouchon est peint en rouge. Dans l'orifice ainsi découvert introduire de l'huile demi-épaisse pour carter de changement de vitesse. Après avoir travaillé un certain temps, il est nécessaire de changer l'huile du carter, laquelle a perdu ses qualités par suite d'un usage trop prolongé ; pour cela il faut enlever le bouchon six pans placé sous le carter de vitesse, pencher la machine en avant et laisser l'huile s'écouler. Une fois le carter vidé, remettre le bouchon fileté et remplir le carter d'huile fraîche jusqu'à la hauteur indiquée sur la jauge.

Au moyen d'une burette à huile, il faut graisser assez souvent le verrou de chaque roue motrice et le verrou du guidon.

EMPLOI DES TRINGLES ET DU GUIDON. — Avant d'apprendre à conduire le motoculteur, il faut bien connaître quelles sont les fonctions de chaque tringle. La tringle peinte en rouge placée à gauche sur le guidon sert à accoupler le moteur avec le carter de vitesse et la fraise ; il ne faut jamais frapper sur la poignée pour embrayer, il suffit d'appuyer à fond sur la poignée pour avoir un embrayage complet et parfait. Le fait de frapper ne permet pas d'accoupler à fond, car les dents d'embrayage ne sont en prise qu'imparfaitement. La tringle de droite terminée par une boucle sert à régler les gaz du carburateur. En tirant la tringle à soi on ferme les gaz ; en faisant l'inverse on les ouvre.

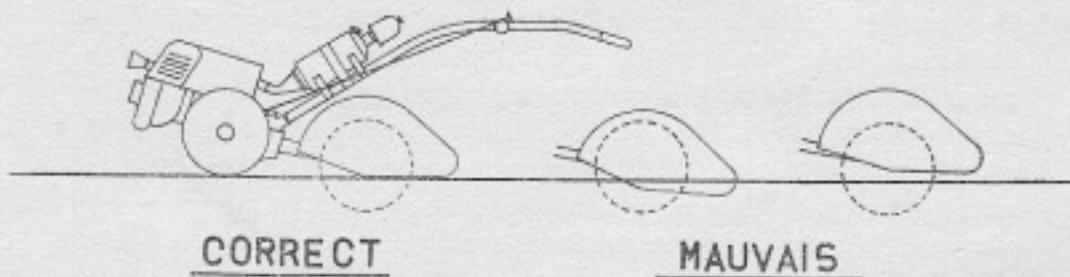
Il ne faut jamais accoupler le moteur avec le motoculteur lorsqu'il tourne trop vite, car l'embrayage est trop brutal ; il en est de même lorsque les crochets touchent le sol. *Il est recommandé catégoriquement de soulever la fraise au moment de l'embrayage du moteur.*

Sur le côté droit du guidon se trouve une manette qui est utilisée pour serrer les raccords du guidon une fois les tubes-mancherons réglés en hauteur. Au centre des tubes-mancherons se trouve un levier commandant la tige-verrou d'orientation des mancherons. En dégageant la tige-verrou, l'on peut déplacer les mancherons soit à gauche, soit à droite, ce qui permet de ne pas marcher sur le terrain labouré.

FRAISE. — Les crochets et ressorts de la fraise sont recouverts d'une tôle appelée : **toit de fraise**. Ce toit peut être réglé en hauteur au

moyen d'un verrou que l'on fixe sur une barre-crémaillère; jamais ce toit ne doit pénétrer dans le sol, ni être trop élevé au-dessus du terrain

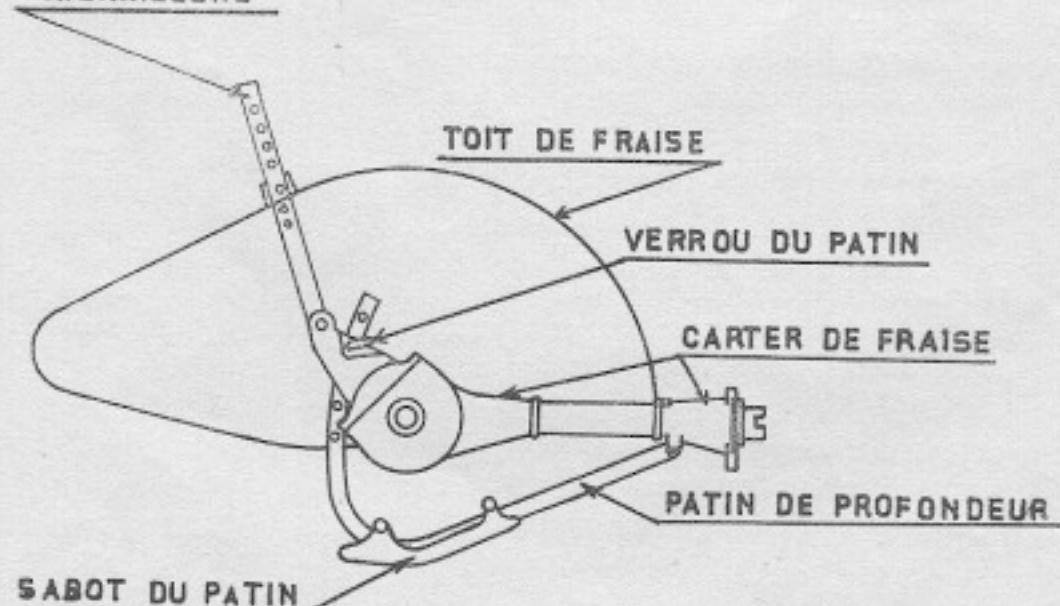
POSITION DU TOIT DE FRAISE



que l'on laboure, mais au contraire, il doit juste effleurer le terrain.

PATIN DE PROFONDEUR. — Pour régler la profondeur de labour du motoculteur on se sert de la barre située sous le carter de fraise; cette barre appelée patin de profondeur permet, suivant sa position, d'obtenir

CREMAILLERE



différentes profondeurs. Le patin est maintenu par un verrou qu'il est très facile d'enlever et de fixer. La barre du patin est protégée par un sabot

en fonte serré par deux vis ; c'est ce sabot qui supporte l'usure normale du frottement contre le sol.

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR. — Si l'on a un long parcours à effectuer sur route, il est préférable de mettre le motoculteur sur un véhicule pour pouvoir le transporter plus rapidement. On peut, si l'on possède des cercles de marche sur route, les monter et faire rouler le motoculteur sans effort en débrayant les cliquets des roues. Avant de partir au travail, il faut vérifier son motoculteur, s'assurer que le réservoir est plein, les crochets et ressorts intacts et la bougie propre.

Une fois sur le terrain, enlever les cercles, embrayer les cliquets des roues motrices, régler le patin de profondeur, soit en l'éloignant, soit en le rapprochant du carter, mettre le toit de protection à une bonne hauteur et adapter les tubes-mancherons à la hauteur du conducteur. La machine est alors prête pour le travail, il n'y a plus qu'à mettre le moteur en marche. Pour mettre le moteur en marche, il faut s'assurer que la tringle d'embrayage est bien tirée au point mort. Appeler l'essence au carburateur, ouvrir les gaz complètement, enruler la courroie sur la poulie-ventilateur ; tirer deux ou trois fois lentement pour aspirer l'essence dans le moteur, tirer ensuite brusquement pour provoquer un lancé du moteur.

La poulie-ventilateur vue de face doit tourner dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire que le haut de la poulie doit aller de gauche à droite. Une fois le moteur mis en marche, diminuer les gaz et fixer la courroie sur l'un des tubes-mancherons.

L'emploi du motoculteur est facile pour celui qui veut suivre nos conseils et instructions ; le motoculteur SIMAR C. 2 est construit d'une façon très robuste permettant à chacun de l'utiliser sans crainte. Pendant les premières heures de travail — trente environ — il faut surveiller la marche du moteur ; éviter de le laisser s'emballer, cogner et cliquer.

Il faut toujours descendre la fraise doucement dans le sol en augmentant progressivement les gaz. Ne jamais croire qu'il est absolument nécessaire d'ouvrir tous les gaz pour labourer, car cela dépend de la nature du sol.

En règle générale, on doit toujours avoir de l'essence mélangée à 6 % d'huile.

Ne jamais accoupler le moteur avec le motoculteur lorsque le moteur tourne à une grande vitesse.

Ne jamais embrayer la machine quand les crochets de la fraise touchent le sol.

S'assurer que les crochets de la fraise soient à leur place respective.

Une fois arrivé à l'extrémité de la ligne que l'on a labourée, il faut remettre le guidon au centre, lever la machine en fermant les gaz presque complètement de façon à avoir un ralenti convenable. Tourner rapidement en aidant le motoculteur dans son mouvement de rotation ; une fois le motoculteur bien dirigé dans la ligne suivante, augmenter les gaz en enfonceant la fraise dans le sol, déplacer ensuite les mancherons à gauche ou à droite pour ne pas piétiner le terrain labouré. Pour arrêter le motoculteur, il suffit de tirer la tringle rouge à soi et de fermer les gaz ; le robinet d'essence sera fermé de façon à éviter une perte d'essence inutile.

Pour revenir à la maison, il faut débrayer les roues motrices en enlevant les cliquets d'arrêt, mettre les cercles si l'on a eu la précaution d'en acheter.

Lorsqu'on utilise le moteur pour aller sur route, c'est-à-dire sans utiliser la fraise, il ne faut jamais faire tourner le moteur à une grande vitesse.

Une fois le travail terminé, nettoyer le motoculteur en passant un chiffon pour enlever la poussière. Passer ensuite un chiffon imbiber d'huile sur les parties non vernies sujettes à la rouille.

RECOMMANDATIONS ET AVIS POUR MOTOCULTEUR C. 2.

Le fait de ne pas graisser suffisamment le motoculteur, cause une usure rapide et immédiate soit au moteur, soit à la boîte de vitesse. L'emploi d'une huile de qualité autre que celles que nous préconisons cause les mêmes inconvénients. Dès qu'une usure commence sur un point quelconque du moteur et ayant pour cause une mauvaise lubrification, cette usure se développe graduellement jusqu'au point de rendre le moteur inutilisable. On doit donc utiliser l'huile recommandée et se souvenir que nous avons expérimenté nous-mêmes différentes huiles et que, mieux que quiconque, nous pouvons vous renseigner sur ce sujet si important, en vous faisant bénéficier de notre expérience. Pour le carter de vitesse et celui de fraise on doit éviter les attaques brutales d'embrayage et de contact de la fraise avec le sol.

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR C. 2. — Travailler avec le motoculteur C. 2 se fait sans peine ; il suffit d'être attentif à la conduite de sa machine. Dès que le motoculteur s'éloigne de la ligne que l'on a tracée

il suffit de le retenir dans sa progression, sans enfonce la fraise dans le terrain et de le faire pivoter sur ses roues pour le ramener dans la droite ligne.

Si l'on est appelé à travailler sur un terrain labouré à la charrue, il est recommandé d'égaliser le terrain en passant la herse, car le terrain inégal nécessite de la part du conducteur du motoculteur un labeur très pénible. De nombreux travaux peuvent être exécutés avec le motoculteur C. 2 ; pour chaque travail un procédé un peu différent est peut-être nécessaire, mais en règle générale ce que nous expliquons s'applique pour chaque utilisation du motoculteur SIMAR C. 2.

ACCESSOIRES DU MOTOCULTEUR C. 2.

PROTECTIONS POUR ROUES MOTRICES. — Des ailes bombées recouvrant les roues motrices se posent sur le motoculteur sans l'aide d'aucun boulon. Ces protections sont indiquées pour travailler en pépinières, dans la vigne ou dans des cultures de plantes hautes et serrées.

GRANDES JANTES DE ROUES MOTRICES. — Des jantes de 42 cm. de diamètre sont plus grandes que celles livrées avec le motoculteur normal. Nous les recommandons pour les travaux superficiels entre les cultures, car elles augmentent l'avancement du motoculteur. **Avec ces grandes roues, la largeur de la voie est de 35 cm. seulement.**

POULIE FIXE. — Une poulie peut être adaptée à l'arrière du motoculteur, ce qui permet d'utiliser la machine comme moteur fixe pour actionner une scie à ruban, une pompe ou tout autre appareil ne demandant pas une force supérieure à deux chevaux.

Le diamètre de cette poulie est de 150 mm., sa largeur de 80 mm. et le nombre de tours atteint par minute est de 600 à 700. Le motoculteur équipé en poulie fixe est posé sur des pieds métalliques formant berceau, permettant de l'installer d'une façon fixe au moment du travail.

BUTTOIR. — Ce buttoir est fixé sur la crémaillère du toit de fraise à l'arrière de la fraise pour permettre de rayer le terrain que l'on laboure. Le travail doit se faire en même temps que les crochets fonctionnent et labourent le sol ; cela pour éviter aux roues motrices de patiner, ce qui se produirait sans l'aide de la fraise.

FRAISE A SARCLER. — Cette fraise accessoire composée d'outils et de ressorts spéciaux travaille sur une largeur de 50 cm. La profondeur varie de 4 à 12 cm. ; cet appareil permet de travailler dans la vigne à cause de la faible hauteur de son toit qui peut passer sous les cornes des souches. La fraise à sarcler rend également de très grands services aux maraîchers et horticulteurs pour les travaux superficiels dans les cultures interlignes.

CERCLES DE MARCHE SUR ROUTE. — Ces cercles sont nécessaires pour se déplacer sur route, afin de ne pas abîmer le motoculteur, car sans ces cercles, les roues motrices étant munies de crampons secouent beaucoup la machine et contribuent à disloquer toutes les pièces rivées ou vissées du motoculteur. De plus la machine munie de ces cercles de route roule plus facilement et permet de se transporter d'un point à un autre sans effort.

La gauche et la droite de la machine sont la gauche et la droite du conducteur placé aux mancherons du guidon, dans la position du travail.

Remèdes pour pannes du moteur

1. Distance des pointes trop grande, maximum 5/10.
2. Bougie encrassée, la démonter et la décrasser.
3. Changer le câble ou entourer la partie dénudée du fil, faisant court-circuit, avec de la toile isolante.
4. Changer la bougie qui est totalement perdue.
5. Démonter le rupteur et nettoyer chaque pièce soigneusement, puis assembler le tout en laissant un écart de 3/10 entre les vis platinées ; se servir de la lamelle d'acier, placée sur la clé de la magnéto pour régler l'écartement.

6. Passer un chiffon très propre entre les vis platinées, les essuyer soigneusement, passer ensuite une feuille de toile émeri extra-fine pour décrasser (ne jamais se servir d'une lime).

7. Nettoyer le charbon et le collecteur au moyen d'un chiffon très propre si le charbon est cassé, le remplacer.

8. Ouvrir le robinet et ne le maintenir fermer qu'à l'arrêt.

9. Remettre du carburant, en observant le paragraphe « mélange du carburant » concernant le mélange de l'huile et de la benzine.

10. Dévisser le tube arrivée d'essence au carburateur, faire couler l'essence puis revisser le tube.

11. Dévisser la cuve du carburateur, la nettoyer, enlever les impuretés et remonter après avoir soigneusement nettoyé chaque pièce.

12. Enlever complètement le tube et le déboucher au moyen d'un fil flexible, remonter après avoir soigneusement nettoyé les raccords.

13. Dévisser le gicleur, le nettoyer, ne jamais introduire un objet métallique dans le trou du gicleur, de crainte d'agrandir le diamètre du trou, mais déboucher au moyen d'un morceau de bois taillé en pointe. Bien remonter en serrant le gicleur à fond. (Voir alinéa « carburateur »)

14. Introduire une aiguille fine dans le trou d'air du bouchon pour en dégager l'orifice.

15. Démonter le raccord du robinet d'essence et nettoyer la crêpine ; voir aussi la crêpine du raccord du carburateur.

16. Ouvrir le robinet purgeur sous le carter du moteur, faire tourner lentement le moteur à la main, vider le carter et refermer le robinet.

17. Laisser refroidir, mettre du pétrole par le trou de la bougie et essayer de décoller le piston. Si le résultat est nul, renvoyer le moteur à l'usine, car cela provient d'un mauvais graissage du moteur. (Voir alinéa « Moteur - Graissage »)

18. La toile du filtre doit être sale ou le tamis métallique au fond du filtre est obstrué, le laver à l'essence. Le gicleur du carburateur est peut-être trop petit.

19. Nettoyer la bougie, démonter la culasse pour décrasser le piston, le cylindre et les lumières d'échappement. Cette panne provient souvent d'un mauvais lubrifiant ne correspondant pas aux données de notre usine.

20. Renvoyer le moteur à l'usine, mauvais graissage ou filtre d'air mal entretenu.

21. La magnéto a été mal replacée après un démontage, (Voir alinéa « magnéto »).
22. Huile insuffisamment mélangée au carburant ou plus que la mesure.
23. Graisser les articulations des tringles de commande du carburateur ou si elles sont démontées les réassembler.
24. Dévisser la cuve du carburateur et démonter l'écrou de retenue du pointeau, nettoyer le tout sans oublier la crête placée dans le raccord. **Remonter soigneusement.**
25. Introduire du pétrole dans le cylindre et utiliser de l'huile de bonne qualité. *Ne jamais emballer le moteur.*
26. Fermer le robinet au moyen d'un tournevis.
27. Vérifier les écrous du cylindre, de la culasse et du carter ; ne pas serrer trop fort pour ne pas casser les goujons.
28. Nettoyer la magnéto, sans jamais l'enlever, ne pas la laver intérieurement à la benzine ou à l'alcool. **On ne doit jamais démonter la magnéto.**

Lorsque l'on se rend à son travail, il ne faut pas oublier la trousse à outils, une bougie de rechange, un entonnoir pour l'essence et un chiffon propre suffisamment grand pour le cas où l'on serait obligé de démonter une pièce de la machine. Toujours avoir quelques crochets et ressorts de réserve avec la machine.

Garantie

Les matériaux que nous utilisons pour la construction de nos motoculteurs « SIMAR » sont de première qualité. Notre garantie s'étend à tous les vices de matière et défauts d'usinage à l'exclusion de tous les dommages indirects. La garantie a une durée de **six mois à partir du jour de la livraison**; pendant ce laps de temps nous échangeons gratuitement les pièces reconnues défectueuses par nous.

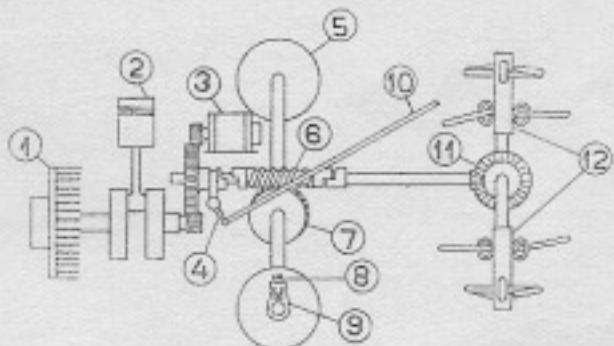
Les dégâts provenant de l'inobservation des règles prescrites pour l'emploi du motoculteur n'entrent pas dans la garantie, de même que l'usure ou la casse des crochets et ressorts de fraise.

Les dérangements causés par un mauvais usage de la machine par la négligence, par l'emploi d'une huile de mauvaise qualité ou par le mauvais entretien du filtre à air sont mis hors de garantie.

Les réparations pendant le temps de garantie sont effectuées dans nos ateliers, les frais de mécanicien sont à la charge du client.

Sur demande spéciale du client un mécanicien peut être envoyé chez lui pour réparer une machine encore sous garantie; les frais de voyage de notre employé, son entretien et son salaire sont à la charge du client dès son départ de l'usine jusqu'à son retour.

En aucun cas notre responsabilité n'est engagée pour dégâts indirects provoqués par le motoculteur.



LÉGENDE

- | | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Poule ventilateur. | 7. Roue hélicoïdale. |
| 2. Piston moteur. | 8. Verrou-cliquet des roues motrices. |
| 3. Magnéto. | 9. Entraineur des roues motrices. |
| 4. Levier embrayage vitesse. | 10. Tringle de commande de débrayage. |
| 5. Roue motrice. | 11. Couronne conique de la fraise. |
| 6. Vis sans-fin. | 12. Moyeu de fraise avec outils. |

TABLEAU DES PANNEES POSSIBLES

Le moteur ne veut pas se mettre en marche	L'essence arrive au carburateur	Etincelle à la bougie				Etincelle trop faible	1		
						Court-circuit à la bougie	2		
						Court-circuit sur le câble	3		
	Pas d'étincelles à la bougie	Etincelle au doigt de la bougie				Porcelaine de la bougie cassée	4		
						Electrode encrassée	2		
						Levier de rupture grippé	5		
	L'essence n'arrive pas au carburateur	Pas d'étincelle au doigt de la bougie	Levier de rupture libre			Vis platinées encrassées	6		
						Mauvais contact	7		
						Charbon encrassé	7		
	Robinet ouvert	Robinet fermé				Robinet fermé	8		
						Réservoir vide	9		
						Coussinet d'air	10		
Le moteur bafouille et s'arrête			Réservoir plein			Flotteur collé	11		
						Tuyau d'essence bouché	12		
						Gicleur bouché	13		
						Trou d'air du bouchon obstrué	14		
						Filtre du robinet bouché	15		
						Carter plein d'huile	16		
						Moteur grippé	17		
						Mauvaise carburation	18		
						Obstruction du conduit d'essence	12		

Le moteur cogne et cliquette			Auto-allumage	2			
			Cylindre calaminié	19			
			Bougie défectueuse	4			
			Jeu dans la bielle	20			
Le moteur marche sur 4 temps			Magnéto mal calée	21			
			Excès d'huile	22			
			Mauvaise carburation	18			
			Plus d'essence	9			
Le moteur s'arrête brusquement			Etincelle à la bougie	Il y a de la compression	Le carburateur fonctionne	Graissage insuffisant	17
					Le carburateur ne fonctionne pas	Commande des gaz grippée	23
			Il y a de l'essence dans le réservoir	Il n'y a pas de compression		Commande carburateur déréglée	23
						Raccord essence bouché	24
						Crépine obstruée	24
			Pas d'étincelle à la bougie	Pas d'étincelle à la magnéto		Flotteur collé	11
						Segments collés	25
						Robinet purgeur ouvert	26
				Levier de rupture libre		Perte au cylindre	27
						Levier de rupture grippé	5
						Vis platinées sales	6
			Etincelle à la magnéto			Eau dans la magnéto	28
						Contacts sales	6
						Câble défectueux	3
						Bougie encrassée	2