

Bureau

C 30

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE
MACHINES AGRICOLES
ROTATIVES

SIMAR

GENÈVE

CATALOGUE
DES PIÈCES DE
RECHANGE DU
MOTOCULTEUR
MODÈLE C 30

ET LIVRET D'INSTRUCTIONS POUR SA
MISE EN MARCHE ET SON ENTRETIEN



SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE
MACHINES AGRICOLES ROTATIVES

SIMAR

G E N È V E

35, RUE DE LANCY - ACACIAS

TÉLÉPHONE 41.470

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIMAR-GENÈVE

COMpte DE CHÈQUES POSTAUX 1.1861

CATALOGUE N° 12

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 :

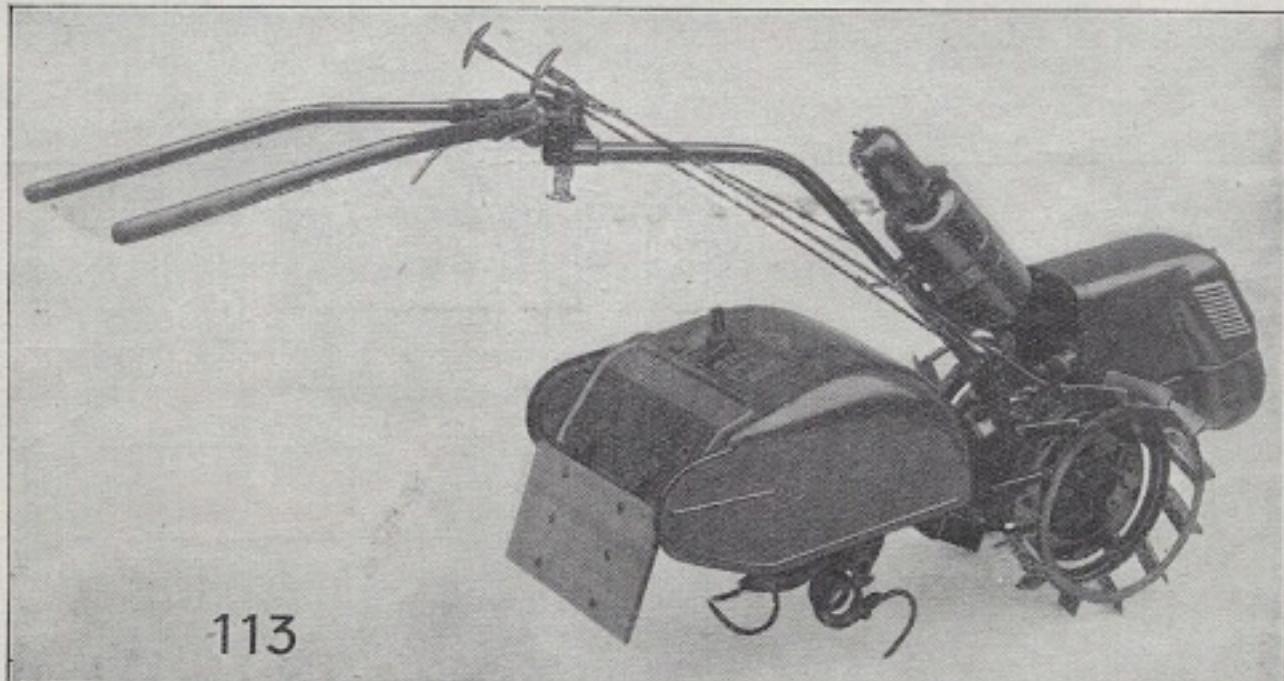
1. Indiquer le numéro de votre motoculteur.
2. Le numéro exact de la pièce.
3. La désignation exacte telle qu'elle est mentionnée sur le catalogue.
4. L'adresse exacte à laquelle l'expédition doit être faite.
5. **La gauche et la droite de la machine sont la gauche et la droite du conducteur se tenant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

Votre motoculteur porte le N°:

Le carburateur est du type AMAL C 30

La magnéto a le N°.....

Marque : BOSCH. — MOREL.



Motoculteur C 30 normal

PLANCHE N° 1

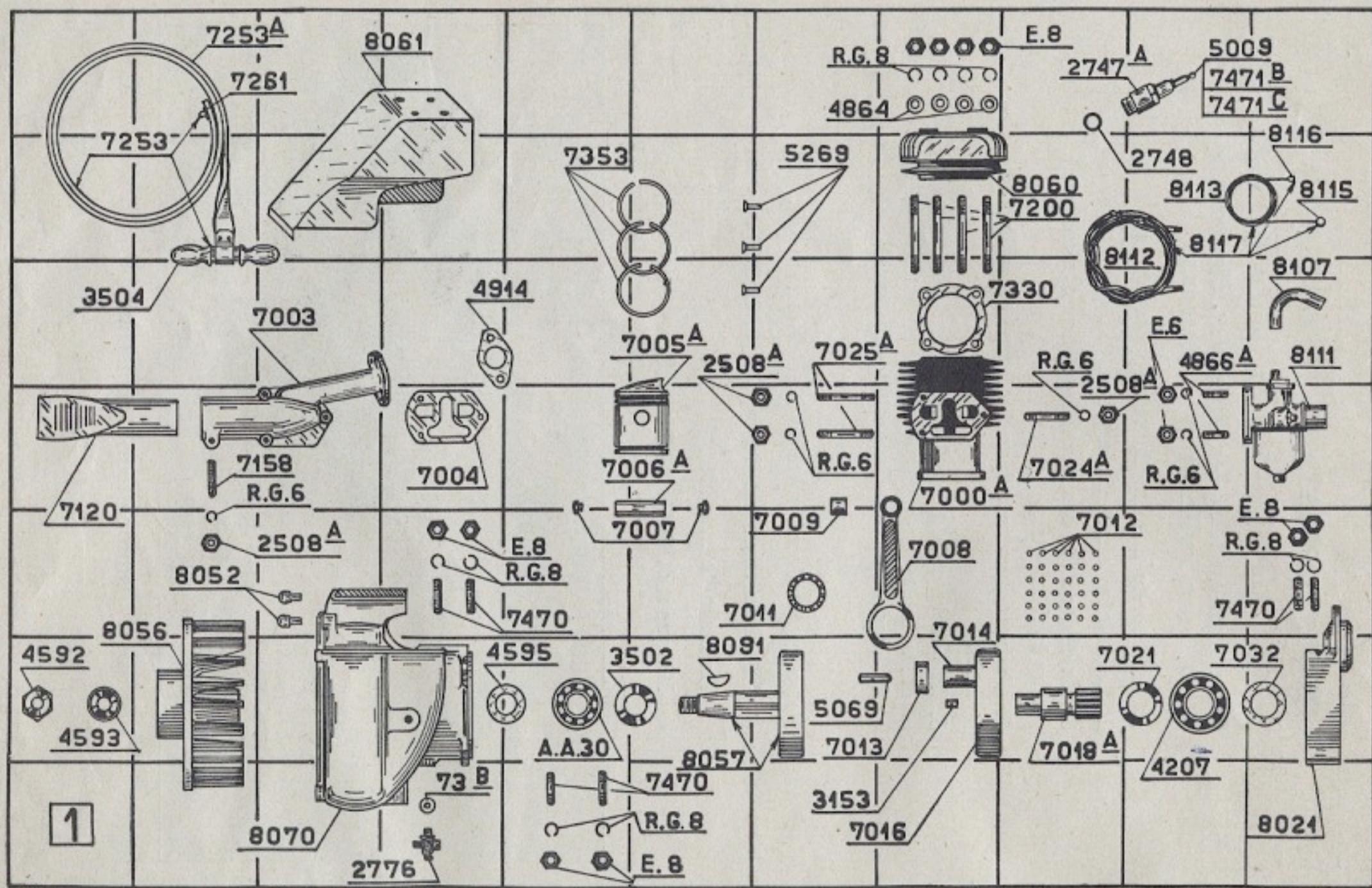


PLANCHE N° 1

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
E. 6	Ecrou de 6 mm. de diam. S.I. . . .	2		4	7014	Axe d'accouplement du vilebrequin	1	A.450.	195
R.G. 6	Rondelle Grower 6 mm. de diam. . . .	6		1	7016	Volant moteur seul côté engrenage	1		2335
E. 8	Ecrou de 8 mm. de diam. S.I. . . .	10		7	7018A	Axe-pignon du moteur	1	A.455.	650
R.G. 8	Rondelle Grower 8 mm. de diam. . . .	10		1	7021	Rondelle épaisseur sur axe 7018A	1		2
A.A. 30	Roulement dans carter moteur avant	1	A.415.	255	7024A	Goujon court fixation échap. 6×51	1		10
73B	Joint du robinet de vidange	1	A.522.	1	7025A	Goujon long fixation échap. 6×68	2		14
2508A	Ecrou de 6 mm. de diam. (bronze)	4		4	7032	Joint feutre dans carter moteur arr. . . .	1	A.521.	2
2747A	Bougie d'allumage	1	E.245.	110	7120	Tube d'échappement	1	A.120.	240
2748	Joint de la bougie	1		3	7158	Goujon serrage tube échap. 6×42	1		8
2776	Robinet de vidange du moteur	1	A.572.	42	7200	Goujon serrage culasse 8×90	4		35
3153	Cheville-arrêt de l'axe volant	1		7	7253	Courroie de lancement complète	1		75
3502	Rondelle sur axe côté turbine	1		4	7253A	Lanière pour courroie de lancement	1		35
3504	Poignée bois pr courroie lancement	1		28	7261	Bouton-ergot de la courroie lancement	1		8
4207	Roulement dans carter moteur arrière	1	A.472.	290	7330	Joint cuivre-amiante culasse moteur	1	A.169.	15
4592	Ecrou serrage turbine, 18 mm. pas 1,5	1	A.170.	40	7353	Segment pour piston moteur	3	A.340.	10
4593	Rondelle plate sur turbine 18,5×36×3	1	A.437.	16	7470	Goujon serr. cylindre et tôlerie 8×35	6		12
4595	Joint feutre dans carter moteur avant	1		3	7471B	Doigt pour bougie Bosch	1		3
4864	Rond. plate serr. culasse 8,5×20×2	4		3	7471C	Doigt pour bougie Champion	1		3
4866A	Goujon fixat. carburateur 6×31	2		5	8021	Carter moteur arrière	1		2341
4914	Joint cuivre entre carb. et pipe	1	A.150.	6	8052	Ergot retenue capot moteur	2		10
5009	Doigt de la bougie « LODGE »	1		4	8056	Turbine à air	1	A.510.	4800
5069	Cheville de blocage de l'axe d'accoupl. . . .	1	A.465.	23	8057	Volant moteur côté turbine	1	A.435.	3040
5269	Ergot-arrêt segment du piston	3	A.370.	1,5	8060	Culasse du cylindre	1	A.105.	2460
7000A	Cylindre du moteur	1	A.1.	3025	8061	Canal d'air	1		625
7003	Pipe admission-échappement	1		1140	8070	Carter moteur côté turbine	1	A.621.	8150
7004	Joint cuivre-amiante pour pipe	1	A.145.	15	8091	Clavette woodruff sur axe moteur	1		8
7005A	Piston moteur	1	A.200.	280	8107	Tube support de gaine Bowden	1		70
7006A	Axe de piston moteur	1	A.350.	55	8111	Carburateur « AMAL »	1	E.200.	920
7007	Pastille dans axe piston	2		5	8112	Gaine Bowden avec embouts	1		120
7008	Bielle moteur	1		215	8113	Câble de commande des gaz	1		25
7009	Douille bronze dans bielle moteur	1	A.400.	16	8115	Pastille du câble dans manette	1		3
7011	Cage à galets	1	A.426.	20	8116	Arrêt du câble dans carburateur	1		2
7012	Galet de roulement	36	A.415.	1	8117	Commande complète (gaine et câble)	1	A.576.	150
7013	Baguette de roulement	1	A.424.	45					

PLANCHE N° 2

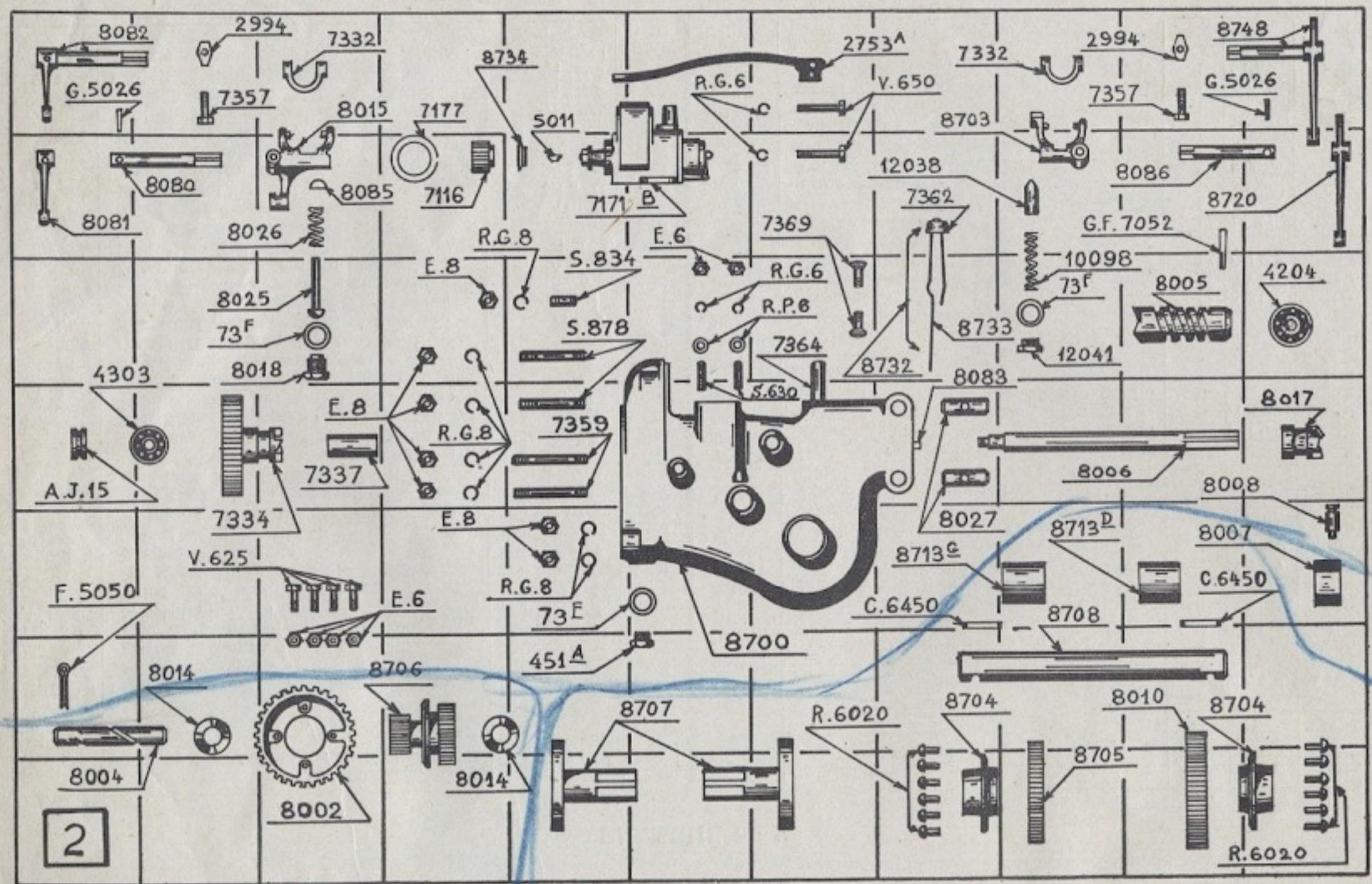


PLANCHE N° 2

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
E. 6	Ecrou de 6 mm. de diamètre S.I.	6		4	8005	Douille vis sans fin	1	9.71.	620
R.G. 6	Rondelle Grower de 6 mm.	4		1	8006	Axe de la douille vis sans fin	1	9.2.	720
R.P. 6	Rondelle plate de 6 mm.	2		2	8007	Bague de butée de roulement vis sans fin	1	13.50.	185
E. 8	Ecrou de 8 mm. de diamètre S.I.	7		7	8008	Arrêt de la bague 8007	1	13.50.	22
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	7		1	8010	Engrenage sur arbre des roues	1	13.50.	1030
A.J. 15	Butée à billes S.R.O. sur arbre vis sans fin	1	<i>B.11.</i>	65	8014	Rondelle butée sur axe 8004	2	<i>B.2.50.</i>	20
73F	Joint fibre sous bouchon 451A et autr.	3	<i>A.5.82.</i>	1	8015	Fourchette débrayage engrenage réducteur	1	<i>B.6.21.</i>	280
451A	Bouchon de vidange d'huile du carter	1	<i>A.5.72.</i>	40		Manchon accouplement sur axe vis sans fin	1	<i>B.8.5.</i>	250
V. 625	Vis six pans assemblage couronne et moyeu	4		9	8017	Bouchon appui du ressort fourchette	1	<i>B.6.40.</i>	60
S. 630	Goujon serrage de la magnéto	2		6	8018	Pivot du ressort de débrayage fourchette	1	<i>B.6.30.</i>	32
V. 650	Vis six pans fixation de la magnéto	2		14	8025	Ressort de débrayage (appui fourchette)	1	<i>B.6.35.</i>	12
VS. 834	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	1		12	8026	Tourillon attache queue de fraise	2	<i>A.5.75.</i>	120
S. 878	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	2		30	8027	Axe fourchette de débrayage engrenage réducteur	1	<i>B.6.00.</i>	160
2753A	Câble à haute tension avec prise	1	<i>E.2.4.0.</i>	30	8080	Levier débrayage engrenage réducteur	1	<i>B.6.11.</i>	80
2994	Arrêt de la vis serrage de la fourchette	2	<i>B.4.50.</i>	3		Axe et levier débrayage assemblés	1	<i>B.6.16.</i>	245
4204	Roulement à billes sur axe vis sans fin	1		110	8081	Cheville centrage carter de fraise	1		12
4303	Roulement à billes sur axe vis sans fin	1	<i>B.15.</i>	120	8082	Appui du ressort de débrayage	1	<i>B.6.51.</i>	5
5011	Clavette sur axe magnéto	1		3	8083	Axe fourchette débrayage fraise	1	<i>B.6.00.</i>	135
G. 5026	Goupille conique fixation fourchette	2		6	8085	Carter vitesse	1	<i>A.1.6.</i>	13900
F. 5050	Goupille fendue arrêt axe 8004	1		5	8086	Fourchette débrayage fraise	1	<i>B.7.3.0.</i>	220
R. 6020	River d'assemblage 8705-8010-8704	12		10	8700	Moyeu des engrenages	2	<i>B.4.70.</i>	670
C. 6450	Clavette sur arbre des roues	2		11	8703	Engrenage sur arbre des roues	1	<i>B.4.90.</i>	670
G.F.7052	Goupille conique fendue	1	<i>B.1.50.</i>	16	8704	Moyeu pignon de la roue bronze	1	<i>B.2.11.</i>	1220
7116	Pignon commande de la magnéto	1	<i>B.1.11.</i>	80	8705	Moyeu à plateau entraîneur	2	<i>B.4.60.</i>	1060
7171B	Magnéto Bosch	1		2050	8706	Arbre des roues motrices	1	<i>B.4.0.1.</i>	1800
7177	Joint cuir de la magnéto	1	<i>B.1.0.0.</i>	3	8707	Coussinet arbre des roues (droite)	1	<i>B.4.31.</i>	140
7332	Coulisseau dans la fourchette embrayage	2	<i>B.6.2.5.</i>	55	8713D	Coussinet arbre des roues (gauche)	1	<i>B.4.31.</i>	140
7334	Engrenage réducteur	1		1290	8713G	Levier débrayage fraise	1	<i>B.7.2.0.</i>	155
7337	Douille bronze dans engrenage réducteur	1	<i>B.5.0.</i>	65	8720	Jauge d'huile complète	1	<i>C.6.6.5.</i>	45
7357	Vis serrage de la fourchette	2	<i>B.4.5.</i>	17	8732	Tige de la jauge d'huile	1		30
7359	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	2		35	8733	Projecteur d'huile	1	<i>B.1.8.5.</i>	30
7362	Chapeau de la jauge d'huile	1		15	8748	Levier et axe débrayage fraise (assemblage)	1	<i>B.7.2.5.</i>	285
7364	Tube de la jauge d'huile sur carter	1	<i>C.6.5.5.</i>	50	10098	Ressort d'appui pour arrêt débrayage fraise	1		15
7369	Vis-arrêt capot moteur sur carter vitesse	2		15	12038	Poussoir d'arrêt de la fourchette débrayage	1		30
8002	Roue hélicoïdale en bronze	1	<i>B.2.2.1.</i>	950		Bouchon d'appui du ressort d'arrêt	1		30
8004	Axe de la roue hélicoïdale	1	<i>B.2.2.0.</i>	325	12041				

PLANCHE N° 3

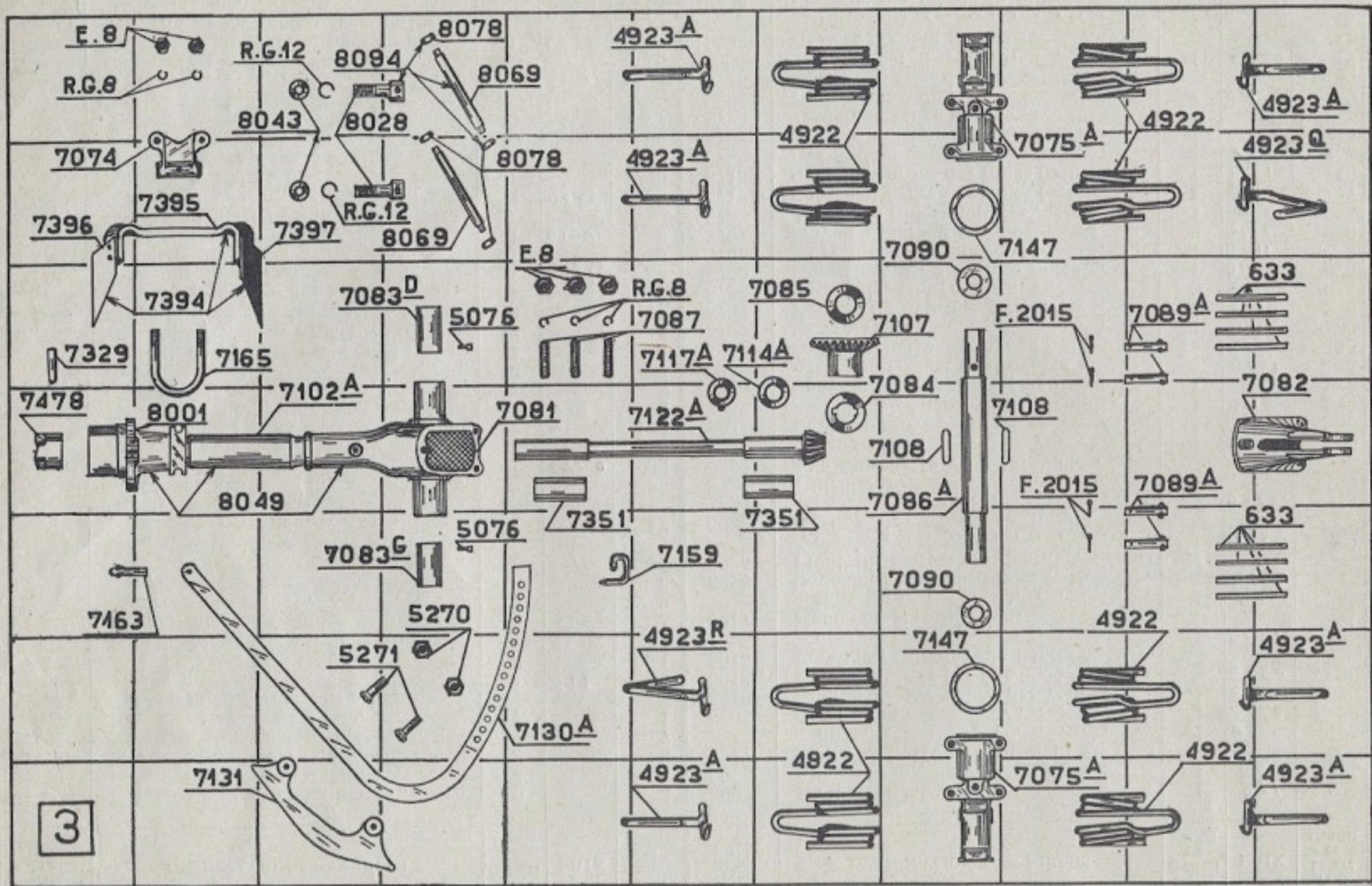


PLANCHE N° 3

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
E. 8	Ecrou de 8 mm. de diam. S.I.	5		7	7108	Clavette fixat. couronne fraise	2		8
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	5		1	7114A	Rondelle butée derrière pignon	1	8.335	20
R.G. 12	Supprimée pour la série C 3	—			7117A	Rondelle butée devant coussinet	1	8.330	35
633	Goupille arrêt du ressort	8		6	7122A	Arbre pignon conique de la fraise	1	8.311	900
F. 2915	Goupille fendue s/axe moyeu fraise	4		2	7130A	Patin de profondeur	1	6.101	1120
4922	Ressort de fraise	8		570	7131	Sabot du patin de profondeur	1	6.110	900
4923A	Crochet centre de la fraise	6		190	7147	Joint cuir s/moyeux de la fraise	2	6.200	3
4923Q	Crochet incliné à gauche	1		190	7159	Verrou du patin de profondeur	1	6.115	40
4923R	Crochet incliné à droite	1		190	7163	Axe pivot du patin de profondeur	1	6.125	15
5076	Arrêt pour coussinet 7083D et G	2	8.300	3	7165	Etrier fixat. support du toit	1	6.120	70
5270	Ecrou spécial de 8 mm. pour sabot	2	6.130	6	7329	Goupille conique fixt. manchon 8×42	1		15
5271	Vis spéciale 8×35 pour sabot	2	6.130	20	7351	Coussinet du pignon conique	2	13.220	130
7074	Bride support du toit de fraise	1	6.215	150	7394	Remplacé par 8126	—		—
7075A	Moyeu de fraise=porte-ressorts=	2	6.40	1070	7395	Remplacé par 8125	—		—
7081	Carter de la fraise (seul)	1		1750	7396	Racloir de gauche (seul)	1		140
7082	Couvercle du carter de fraise	1	6.21	950	7397	Racloir de droite (seul)	1		140
7083D	Coussinet droite de l'arbre de fraise	1	8.160	119	7478	Manchon fixe d'accouplement	1	13.200	185
7083G	Coussinet gauche de l'arbre de fraise	1	8.160	110	8001	Bride du carter de fraise (seule)	1	6.200	1280
7084	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	8.370	12	8028	Vis de fixation du carter de fraise	2		75
7085	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	8.176	15	8043	Rondelle plate sous vis 8028	2		7
7086A	Arbre de la fraise	1	8.341	910	8049	Carter de fraise assemblé (nu)	1		4150
7087	Goujon serrage du couvercle 8×42	3		15	8069	Broche de serrage de la vis 8028	2		65
7089A	Cheville d'arrêt des moyeux de fraise	4	6.90	22	8078	Bouton d'arrêt de la broche	4		5
7090	Joint dans moyeux de fraise	2	6.20	4	8094	Broche, bouton et vis assemblés	2		155
7102A	Tube du carter de fraise (seul)	1		1100	8125	Traverse du décrottoir (seule)	1		500
7107	Couronne conique de la fraise	1	6.851	610	8126	Décrottoir complet assemblé	1		820

PLANCHE N° 4

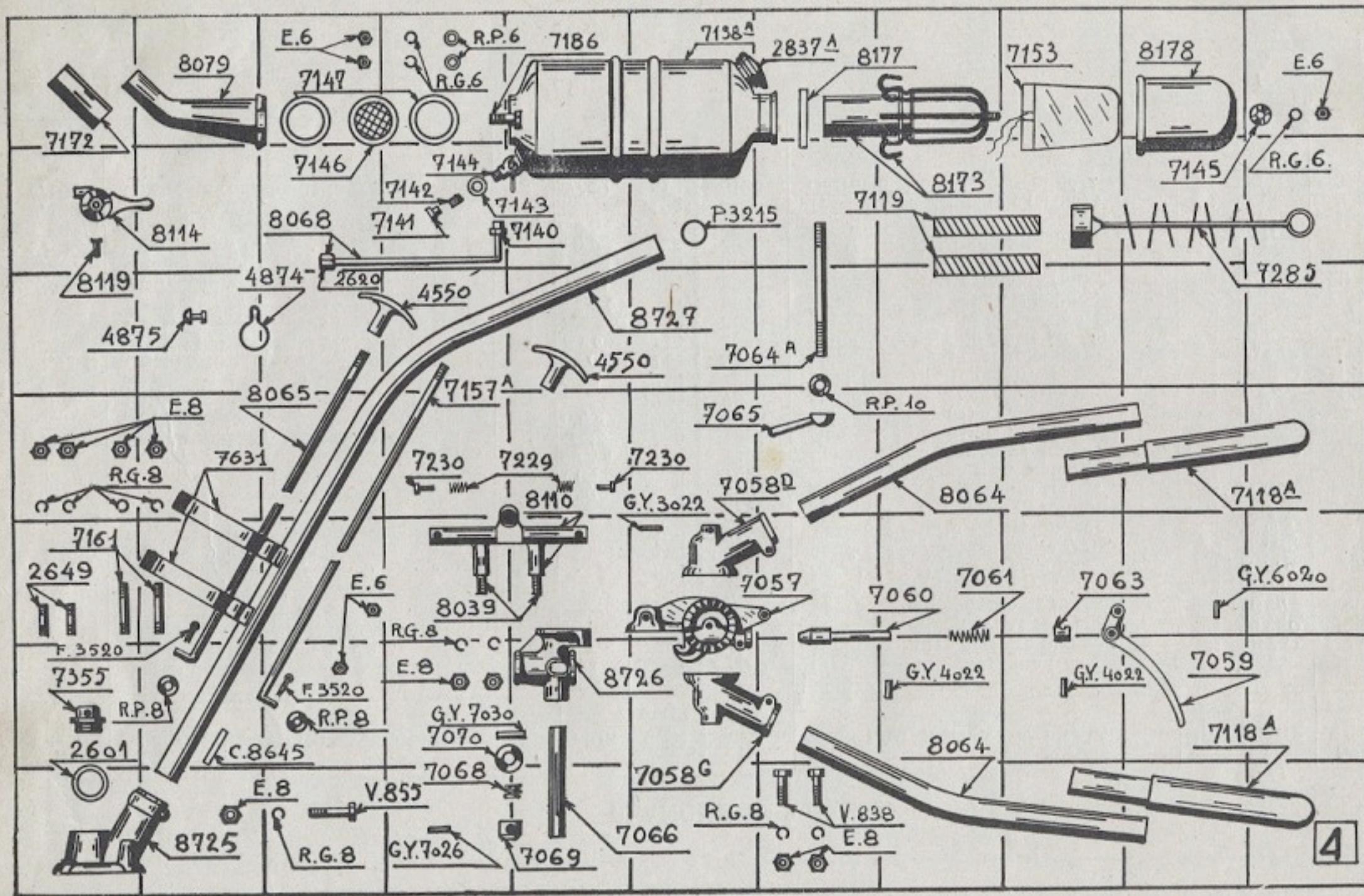


PLANCHE N° 4

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
E. 6	Ecrou 6 mm. S.I.	5		4	7070	Rondelle sous ressort	1		5
R.G. 6	Rondelle Grower de 6 mm.	3		1	7118A	Mancheron bois du guidon	2	6570	140
R.P. 6	Rondelle plate de 6 mm.	2		3	7119	Lanière chanvre sous réservoir essence	2	E15	12
E. 8	Ecrou de 8 mm. S.I.	9		7	7138A	Réservoir essence complet	1	E20	1855
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	9		1	7140	Ecrou raccord au réservoir sur tube essence	1	E20	15
R.P. 8	Rondelle plate de 8 mm.	2		2,5		Support du filtre à essence	1	E20	3
R.P. 10	Rondelle plate de 10 mm.	1		6	7141	Filtre à essence	1	E20	1
S. 838	Goujon court fixation raccord inf. guidon	2		2	7142	Joint cuivre du filtre essence	1	E20	1
V. 838	Vis six pans serrage mancheron . . .	2		20	7143	Robinet essence complet	1	E25	80
V. 855	Vis six pans serrage tube de guidon .	1		26	7144	Rondelle plate sur cloche protection	1		10
S. 866	Goujon long fixation raccord inférieur guidon	2			7146	Tamis du filtre à air	1	E105	18
2601	Joint fibre sous bouchon remplissage carter	1		23	7147	Joint cuir dans raccord filtre à air	2	C80	6
2620	Ecrou raccord sur tube essence au carburateur	1		5	7153	Sac en toile sur crêpine	1	E130	14
2649	Voir sous S. 838.	1	E21	5	7161	Tringle commande embrayage vitesse	1	E515	540
2837A	Bouchon remplissage réservoir	1	E25	—	7172	Voir sous S. 866	1	E45	70
G Y.3022	Goupille cyl. arrêt du tirant 7064A . . .	1		20	7186	Raccord caoutchouc filtre à air	1		14
P. 3215	Pastille d'obturation tube guidon . . .	1		2	7229	Goujon serrage raccord filtre à air	2		
F. 3520	Goupille fendue sur tringle débrayage . . .	2		2	7230	Ressort du piston-frein tringle embrayage	2		5
G Y.4022	Goupille cylindrique arrêt axe et douille verrou	2		2	7285	Piston-frein de tringle embrayage	2		4
4550	Poignée pour tringle débrayage	2	6535	110	7355	Grappin du filtre à air complet	1	E100	70
4874	Collier guide pour câble Bowden	1		25	7631	Bouchon remplissage du carter vitesse	1		150
4875	Vis serrage du collier 4874	1		5	8039	Collier serrage du réservoir	2		70
G Y.6020	Goupille cyl. pivot du levier 7059	1		4	8064	Pied du support des tringles de commande	2		48
G Y.7026	Goupille cyl. arrêt de la bague 7069	1		8	8065	Mancheron du guidon (tube acier)	2	6541	635
G Y.7030	Goupille cyl. arrêt sur axe 7066	1		8	8068	Tringle commande débrayage de fraise	1	6515	450
7057	Verrou du guidon	1	6620	750	8079	Tube essence complet avec écrous raccord	1	E90	70
7058D	Raccord droite du mancheron guidon . . .	1	6546	420	8110	Raccord en fonte du filtre à air	1	E40	770
7058G	Raccord gauche du mancheron guidon . . .	1	6546	420	8114	Support des commandes complet	1		360
7059	Levier de la tige verrou guidon	1	6628	130	8119	Manette commande carburat. compl.	1	6579	140
7060	Tige du verrou guidon	1	6625	70		Vis de serrage du collier manette Bowden	1		5
7061	Ressort de la tige verrou guidon	1	6631	10	8473	Grépine du filtre à air complète <i>An 1970</i>	1		300
7063	Douille butée du ressort de verrou	1	6632	10	8177	Joint sous grépine du filtre à air	1	E135	3
7064A	Axe-tirant des raccords mancherons	1	6565	98	8178	Cloche-protection du filtre à air	1	E120	310
7065	Manette serrage du tirant	1	6565	55	C. 8645	Clavette guidage du tube de guidon	1		17
7066	Axe pivotement verrou guidon	1	6640	190	8725	Raccord inférieur du guidon	1	6600	1400
7068	Ressort-frein du verrou guidon	1	6643	8	8726	Raccord supérieur du guidon	1		880
7069	Bague-butée sur axe 7066	1		75	8727	Tube du guidon	1	6541	3000

PLANCHE N° 5

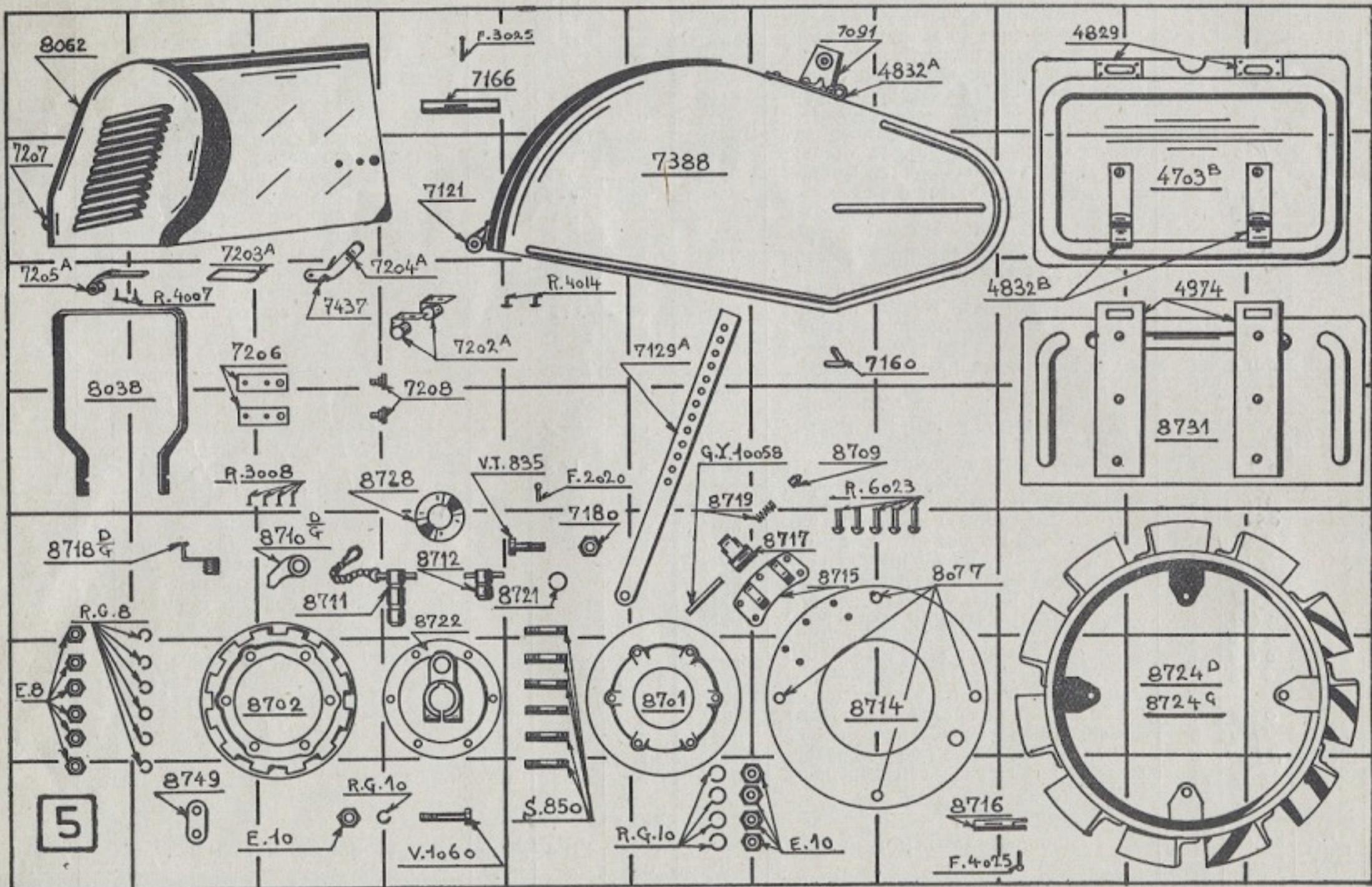


PLANCHE N° 5

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
E. 8	Ecrou de 8 mm. S.I.	12		7	7206	Plaquette renfort du capot	2		14
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	12		1	7207	Oeillet du capot moteur	2		13
E. 10	Ecrou de 10 mm. S.I.	10		13	7208	Tourillon du capot moteur	2		6
R.G. 10	Rondelle Grower de 10 mm.	10		3	7388	Toit protection de fraise complet	1		7500
V.T.835	Vis pivot de la crémaillère	1		20	7437	Axe du levier fermeture capot moteur	1		2
S. 850	Goujon fixation joue.	12		17	8038	Support du capot moteur	1		450
V. 1060	Vis serrage moyeu	2		48	8062	Capot protection du moteur	1		1920
F. 2020	Goupille fendue sur V.T. 835	1		2	8077	Goujon serrage roue motrice s/disque	8	€3.25	20
R. 3008	Rivet patte fixation capot moteur	8		3	8701	Joue pour roue motrice	2	€3.00	1730
F. 3025	Goupille fendue fixant axe 7166	1		3,5	8702	Joue à rochet de la roue motrice	2	€1.50	1750
R. 4007	Rivet assemblage plaquette renfort	2		4	8709	Arrêt du verrou	2	€3.70	5
R. 4014	Rivet patte fixation support capot moteur	2		5	8710D	Cliquet droite de la joue à rochet	1	€3.45	130
F. 4025	Goupille fendue sur axe cliquet roue	2		3	8710G	Cliquet gauche de la joue à rochet	1	€3.45	130
4703B	Tablier tôle du toit de fraise (complet)	1		1010	8711	Broche verrou pour plateau entraîneur	1	€4.12	170
4829	Oeillet pour charnière tablier	2	€2.40	15	8714	Bouchon	1	€4.12	70
4832A	Crochet fixation-tablier toit de fraise	2	€2.30	70	8715	Disque sur verrou des roues	4		1250
4832B	Crochet fixat. planchette aplanisseuse	2	€2.50	75	8716	Support du verrou	2	€3.50	325
4974	Ferrure pour planchette aplanisseuse	2	€3.60	170	8717	Axe du cliquet	2	€3.00	70
R. 6023	Rivet d'assemblage pour 8714 et 8715	10		7	8718D	Verrou des roues motrices	2	€3.60	130
7091	Cage verrou du toit de fraise	1	€2.25	380	8718G	Ressort du cliquet droit	1	€3.70	8
7121	Bride d'assemblage du toit de fraise	1	€2.20	175	8719	Ressort du cliquet gauche	1	€3.80	8
7129A	Crémaillère du toit de fraise	1	€2.01	475	8721	Ressort de l'arrêt du verrou	2	€3.65	1
7160	Verrou du toit de fraise s/crémaillère	1	€2.05	40	8722	Anneau-ressort de la broche-verrou	2		2
7166	Axe de pivotement toit de fraise	1	€2.10	80	8724D	Moyeu sur arbre des roues	2	€6.21	1900
7180	Ecrou crénelé sur pivot	1		7	8724G	Roue amovible droite	1		4920
7202A	Patte fixation support capot moteur	2		20	8728	Roue amovible gauche	1		4920
7203A	Boucle verrou du capot moteur	1		12	8731	Rondelle bronze sous moyeu	2		20
7204A	Levier fermeture du capot moteur	1		60	8749	Planche aplanisseuse en tôle	1		1450
7205A	Patte fixation capot	1		25	G.Y10058	Plaque d'attache du bouchon-verrou	2	€4.15	7
						Axe du verrou	2		35

INSTRUCTIONS pour l'entretien et la conduite du Motoculteur SIMAR C 30

Le nouveau motoculteur C 30 de 4 chevaux, introduit sur le marché au printemps 1934 par la maison SIMAR, diffère du type bien connu C 3 par le fait qu'il possède deux vitesses d'avancement au lieu d'une seule et que la puissance de son moteur a été un peu augmentée. Tout le reste du motoculteur est resté identique.

MOTEUR

Le motoculteur C 30 est équipé d'un moteur à deux temps monté sur roulements à billes. La tête de bielle est montée sur roulement à galets avec cage en acier trempé. Le refroidissement est obtenu par une turbine fixée **sur l'arbre du moteur** qui envoie un violent courant d'air sur le cylindre à ailettes. Le refroidissement ainsi réalisé est excellent et permet de travailler d'une manière continue pendant les plus grandes chaleurs.

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. Il faut se souvenir que la plupart des pannes de moteurs proviennent d'un graissage défectueux.

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 au carburant doit répondre aux trois qualités suivantes :

- 1^o être de qualité supérieure ;
- 2^o être mi-fluide pour moteur ;
- 3^o résister à la haute température.

Nous recommandons catégoriquement une des huiles suivantes pour le graissage de votre moteur de motoculteur : VEEDOL N° 5 — CASTROL XL — TEXACO AIRPLANE — GOLDEN SHELL — KERVOLINE — GARGOYLE MOBILIOIL D.

Nous déclinons toute responsabilité pour les accidents ou les usures prématurées qui pourraient se produire ensuite de l'emploi 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.

MÉLANGE DE L'HUILE A L'ESSENCE. — Avec chaque motoculteur il est livré un gobelet-jauge pour l'huile, marqué de deux traits, l'un avec indication 6 %, l'autre 8 %. On remplit ce gobelet d'**huile jusqu'au trait 6 %**, et on verse cette quantité d'huile dans cinq litres d'essence, puis l'on brasse énergiquement avant de verser le mélange ainsi obtenu dans le réservoir du motoculteur.

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 ne soit jamais bouché.

FILTRE A AIR. — Au centre du réservoir, dans le sens longitudinal, se trouve un tube servant de filtre à air ; à l'intérieur de ce tube se trouve une tige munie de grappins pour retenir la paille de bois imbibée d'huile de poisson ou de colza placée dans le tube. La partie supérieure de ce filtre est fermée par une crêpine recouverte d'un sac de toile qui a pour but de filtrer l'air aspiré par le moteur. Une cloche métallique protège la crêpine de la pluie et de tous les dégâts éventuels qui pourraient détériorer le sac de toile recouvrant la crêpine. **Le rôle de ce filtre à air est d'une très grande importance** ; il retient les impuretés et la poussière qui sont mélangées à l'air avant son arrivée au moteur. La paille de bois doit toujours être imbibée d'huile de façon à retenir les poussières très fines qui pourraient passer au travers de la toile. Dès que la paille devient noire, la remplacer par de la paille de bois neuve, trempée dans de l'huile de poisson ou de colza et égouttée.

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. Entre le conduit en fonte et le tube du filtre d'air se trouve un tamis qu'il est nécessaire de nettoyer de temps à autre, car la paille de bois se sépare en parcelles plus ou moins longues qui viennent se fixer sur ce filtre et l'obstruer, ce qui naturellement nuit à la marche du moteur.

AUCUNE RESPONSABILITÉ N'EST ENDOSSÉE PAR LA MAISON « SIMAR » POUR LES DÉGATS POUVANT RÉSULTER DU MAUVAIS ENTRETIEN DU FILTRE A AIR.

CARBURATEUR. — Le carburateur, d'un type étudié par la maison anglaise « AMAL » spécialement pour nos motoculteurs « SIMAR » C.30, 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 sous la poussée de l'essence monte et vient appuyer sur le pointeau de fermeture arrêtant ainsi le remplissage de la cuve. On appelle l'essence au carburateur en appuyant sur un poussoir situé sur la droite du carburateur et qui agit sur le flotteur. Un piston (4) commandé par un câble en acier (5) obstrue ou dégage le canal des gaz du 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, le joint de la cuve (11), 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 à outils.

Lorsque le carburateur est monté sur le motoculteur, il faut pour pouvoir le démonter facilement, enlever la roue de gauche, dévisser le tuyau 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. On peut alors incliner l'extérieur de la machine et

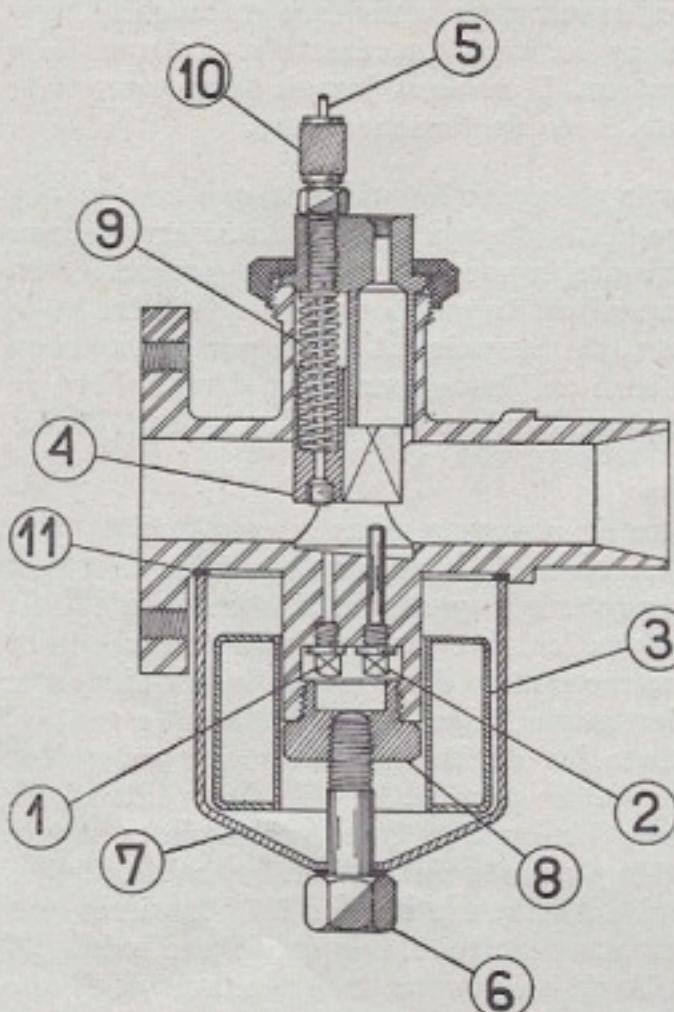
la partie inférieure du carburateur vers l'extérieur de la machine et enlever la cuve sans difficulté.

En remontant la cuve, il faut s'assurer que le joint (11) est bien à sa place et que la cuve est bien centrée.

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 alors mettre le moteur en marche qu'avec difficulté.

Dans ce cas, il faut ouvrir le robinet se trouvant sous le carter du moteur, de façon à le vidanger complètement. Il faut procéder de temps à autre à la vidange 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 30; elle est absolument étanche et très robuste. 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 fourni par la magnéto est envoyé à la bougie au moyen d'un câble isolé. La bougie elle-même est de première qualité. Il faut la nettoyer de temps en temps et surveiller également l'écartement des pointes (max. $\frac{1}{2}$ millimètre).

CARTER PRINCIPAL. — Le carter principal contient les engrenages transmettant aux roues motrices le mouvement du moteur. L'arbre du moteur se termine par un pignon de petit diamètre, qui engrène constamment avec une roue dentée, centrée sur l'arbre principal ou arbre de la vis sans fin, et pouvant coulisser sur cet arbre. Lorsqu'elle est tirée en arrière (ce qui a lieu lorsqu'on pousse la tringle rouge en avant), cette roue entraîne l'arbre principal au moyen d'un embrayage à clavots. La vis sans fin à trois filets est réversible, ce qui est très important pour l'utilisation du motoculteur, car sans rien débrayer aux roues motrices, il est toujours possible de ramener la machine en arrière, en la tirant à soi par le guidon. La vis sans fin engrène avec une roue hélicoïdale en bronze spécial forgé, qui tourne folle sur un axe auxiliaire, et qui entraîne solidairement deux pignons dentés droits de diamètres différents forgés d'une pièce avec le moyeu de la roue en bronze, et placés à gauche et à droite de cette roue. Enfin ces deux pignons engrènent avec deux grandes roues dentées, qui sont clavetées par des croix de Malte sur deux arbres creux concentriques à l'arbre des roues. Chaque arbre creux sort du carter principal, l'un à gauche, l'autre à droite, et porte à l'extérieur du carter un plateau d'entraînement ou entraîneur, percé d'une série de trous axiaux. Il y a donc, à gauche et à droite du carter principal, deux plateaux circulaires percés de trous, qui tournent constamment à deux vitesses différentes, puisque les deux paires de pignons et de roues dentées sont de diamètres différents. Les moyeux des roues motrices, qui sont clavetés aux deux extrémités des arbres des roues, possèdent chacun un logement à deux positions pour une broche d'entraînement cylindrique. Mais il n'y a qu'une de ces broches sur chaque motoculteur. En plaçant la broche dans le logement du moyeu de gauche, et en la poussant à fond, cette broche pénètre dans un des trous du plateau de gauche, et elle solidarise le plateau de gauche avec le moyeu correspondant, donc avec l'arbre des roues et l'autre moyeu. Le motoculteur avance alors en petite vitesse ou première vitesse, à raison de 30 centimètres par seconde. En retirant la broche dans sa position extérieure, elle ne pénètre plus dans le plateau, et le moyeu de roue, l'arbre des roues et l'autre moyeu ne sont plus entraînés. Le motoculteur est alors

en position de débrayage des roues. On peut le pousser à la main comme une brouette. C'est dans cette position également de débrayage des roues que le motoculteur peut actionner la poulie motrice, le treuil, la pompe à sulfatage, ou tout autre accessoire nécessitant l'immobilité de la machine. Si l'on place la broche dans le logement du moyeu de droite et qu'on l'enfonce à fond, l'on obtiendra l'entraînement de l'arbre des roues par le plateau de droite. Le motoculteur avance alors en grande vitesse, à raison de 60 centimètres par seconde. L'on peut aussi, dans ce moyeu de droite, retirer la broche dans sa seconde position extérieure, et obtenir le même débrayage des roues. Un petit bouchon est mis en place dans le logement non utilisé par la broche, pour empêcher la poussière et la boue d'y pénétrer. Ce nouveau système de changement de vitesse breveté par SIMAR est à la fois d'une grande simplicité et d'une extrême robustesse. Enfin, il prend le minimum de place en largeur, ce qui est très important pour l'adaptation de la fraise étroite. SIMAR l'a appliqué en 1934 à ses deux nouveaux modèles, les types C 30 et C 50 avec le plus grand succès.

La lubrification du carter principal ainsi que des roulements et coussinets se fait au moyen de l'huile projetée par la rotation des engrenages. Il est facile de vérifier le niveau d'huile en utilisant la jauge placée à droite de la magnéto. Une marque moyenne indique la quantité d'huile que doit contenir normalement le carter. Il est nécessaire d'avoir constamment une quantité d'huile suffisante dans le carter. Pour le remplir, 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 qui ne se fige pas aux environs de zéro (0) et qui ne devienne pas trop liquide à une température de 50 degrés centigrade, par exemple l'huile ASEOL 5. Après avoir travaillé un certain laps de 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 principal, percher la machine en avant et laisser l'huile s'écouler. Une fois le carter vidé, remettre le bouchon six pans et remplir le carter d'huile fraîche jusqu'à la hauteur indiquée par la jauge. Vérifier le niveau d'huile dans le carter après avoir travaillé dix heures environ, et rajouter un peu d'huile si cela est nécessaire.

Au moyen d'une burette à huile, graisser souvent les cliquets des plateaux de roue motrice, le verrou du guidon et les tringles d'embrayage à leur point de contact avec leur frein.

GUIDON

EMPLOI DES TRINGLES. — Avant d'apprendre à conduire le motoculteur sur le terrain, il faut bien connaître quelles sont les fonctions de chacune des tringles de commande. La tringle peinte en rouge, placée à gauche sur le raccord supérieur du guidon, sert à accoupler le moteur avec l'arbre principal transmettant le mouvement aux roues motrices.

La tringle peinte en vert, placée à droite, sert à accoupler l'arbre de commande de la fraise. En poussant à fond l'une ou l'autre de ces

tringles on actionne soit les roues, soit la fraise. En faisant le mouvement inverse, c'est-à-dire en tirant à soi la poignée, on débraye les roues ou la fraise du motoculteur.

Il ne faut jamais accoupler l'arbre principal avec le moteur lorsque ce dernier est emballé, car il pourrait en résulter des dégâts pour les engrenages.

IL EST CATÉGORIQUEMENT RECOMMANDÉ DE SOULEVER LA FRAISE DE FAÇON QUE LES CROCHETS NE TOUCHENT PAS LE SOL AU MOMENT DE L'EMBRAYAGE DE LA FRAISE AU MOYEN DE LA TRINGLE VERTE.

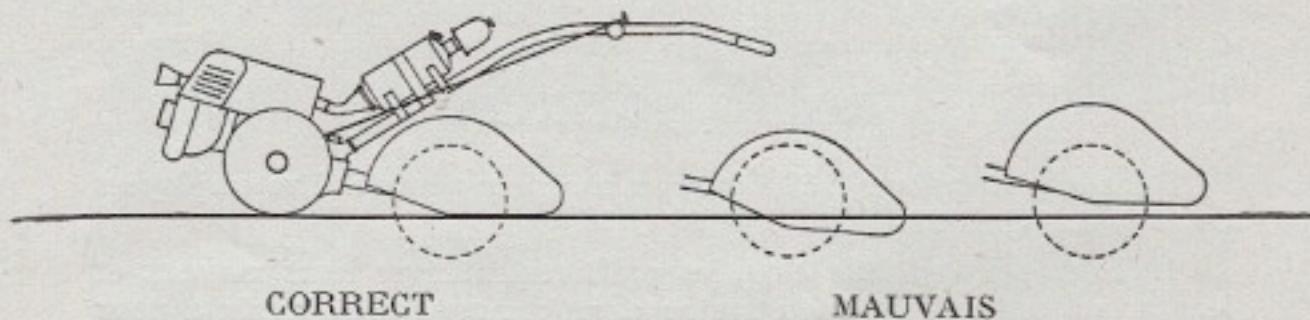
COMMANDE DES GAZ. — Au-dessus des deux tringles d'embrayage, au centre du support des commandes, se trouve la manette de commande des gaz. En élevant cette manette, on ouvre le passage des gaz au carburateur ; en l'abaissant on ferme le passage et arrête le moteur.

VERROU DU GUIDON. — Au milieu des mancherons du guidon se trouve un petit levier destiné à actionner le verrou du guidon et à faciliter le déplacement de ses bras à gauche ou à droite, ce qui permet de ne pas marcher sur le terrain labouré. Sur l'un des côtés du guidon se trouve une manette qui est utilisée pour le serrage des raccords du guidon, une fois les tubes-mancherons réglés en hauteur.

FRAISE

La fraise qui s'accouple au carter principal est composée de deux moyeux portant chacun quatre ressorts et quatre crochets recouverts d'une tôle appelée protection ou toit de fraise. Cette protection peut être réglée en hauteur au moyen d'un verrou que l'on fixe sur une barre

POSITION DU TOIT DE FRAISE



crémaillère ; jamais cette protection ne doit être enfoncee dans le sol et laisser un sillon derrière elle, ni être trop élevée au-dessus du sol que l'on laboure. Les côtés latéraux du toit doivent seulement effleurer le terrain.

mis en marche, diminuer les gaz et fixer la courroie sur l'un des manchons du guidon.

L'embrayage des roues motrices doit être le premier à effectuer, ensuite celui de la fraise, **ce dernier lorsque les crochets ne touchent pas le sol.**

L'emploi du motoculteur « SIMAR » C 30 est facile pour celui qui veut suivre nos conseils et instructions. Ce motoculteur est construit d'une façon très robuste et très simple 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 cliqueter.

Il faut toujours descendre la fraise doucement dans le sol en augmentant au fur et à mesure les gaz. Ne jamais croire qu'il est absolument nécessaire d'ouvrir tous les gaz pour travailler, car cela dépend du terrain sur lequel on travaille.

Une fois arrivé à l'extrémité de la ligne que l'on a cultivée, il faut remettre le guidon au centre, lever la machine en fermant les gaz presque complètement de façon à avoir un ralenti convenable, et débrayer la fraise en tirant la tringle verte à soi. Tourner sans précipitation en aidant le motoculteur dans son mouvement de pivotement. Dès que le motoculteur est bien dirigé dans la ligne suivante, augmenter les gaz en enfonçant la fraise dans le sol, après avoir poussé la tringle verte à fond, et déplacer les mancherons à gauche ou à droite de la machine.

Pour arrêter le motoculteur, il suffit de tirer les deux tringles en arrière pour débrayer, fermer les gaz en abaissant la manette de commande et fermer le robinet d'essence.

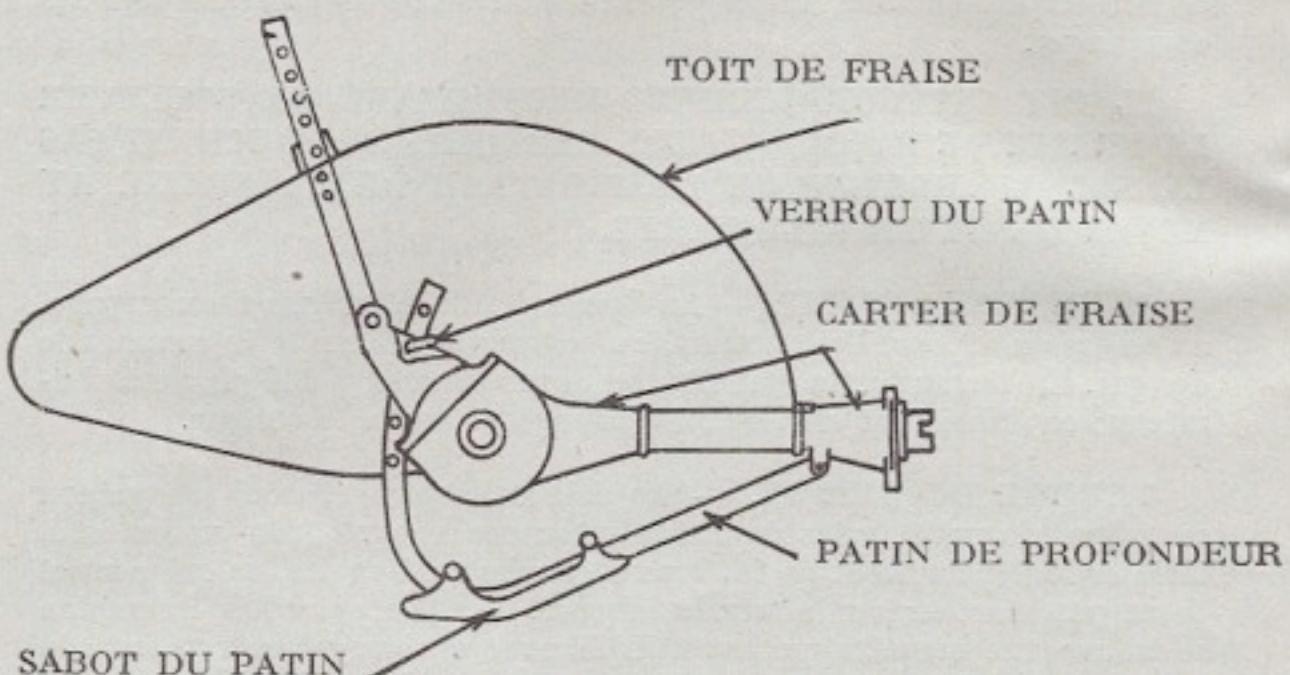
Une fois le travail terminé, nettoyer le motoculteur en passant un chiffon pour enlever la poussière. Passer ensuite un peu d'huile sur les parties non vernies. Si le motoculteur doit rester dans une grange ou un dépôt dans lequel il y a beaucoup de poussière, il est recommandé de le recouvrir de sacs ou d'une bâche.

RECOMMANDATIONS ET AVIS POUR MOTOCULTEUR C 30

Le fait de ne pas graisser suffisamment le motoculteur cause une usure rapide et immédiate soit au moteur, soit à la boîte de vitesses. 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 principal et celui de la fraise, on doit éviter les attaques brutales d'embrayage, et le choc de la fraise contre le sol.

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR C 30. — Pour le travail avec le motoculteur C 30 on doit choisir d'avance la vitesse d'avance-

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 différentes profondeurs.



Le patin est maintenu par un verrou qu'il est facile d'enlever et de fixer. Le réglage de cette barre est très important pour la marche de la machine. Si le motoculteur a une tendance à avancer par bonds sur le terrain en glissant sur ses roues, c'est que le patin est trop près du carter ; il faut à ce moment l'écartier de façon à ce qu'il serve de frein et empêche la machine de bondir sur le sol.

Si les roues patinent sur place, cela indique que le patin est trop éloigné du carter, et qu'il retient le motoculteur dans sa progression dans le terrain. Il faut alors rapprocher le patin du carter et les roues cesseront de patiner.

La barre du patin est protégée par un sabot en fonte se fixant sur la barre au moyen de deux boulons six pans. Ce sabot supporte l'usure normale du patin au contact du sol.

ROUES MOTRICES

Dans le motoculteur C 30, les roues motrices peuvent être employées de trois manières différentes :

1. Elles peuvent être bloquées positivement avec leurs moyeux et leur arbre, pour l'emploi du motoculteur comme fraise. Il n'y a pour cela qu'à abaisser dans un des crans de la roue à rochet du moyeu le verrou peint en vert porté par chaque roue motrice.
2. Elles peuvent être employées comme roues à cliquet, la roue extérieure faisant roue libre et tournant plus vite que la roue intérieure dans les virages, pour l'emploi du motoculteur comme faucheuse ou

comme sarcluseuse. Il suffit pour ce but de relever chacun des verrous peints en vert, car un cliquet reliant la roue motrice aux rochets du moyeu est toujours en position d'action, et il n'y a jamais à s'en occuper.

3. Enfin, elles peuvent être mises en position de débrayage, quand on désire pousser la machine à la main comme une brouette, ou se servir du motoculteur pour actionner la poulie fixe, le treuil ou la pompe à sulfater, ou tout autre accessoire exigeant l'immobilité de la machine. Pour cela, on retire la broche du changement de vitesse dans sa position d'arrêt extérieure, et le moyeu de la roue motrice cesse d'être entraîné par le plateau-entraîneur. Les deux roues deviennent alors folles, ainsi que leur arbre.

Faire attention de ne jamais engager la fraise dans le sol quand les verrous verts ne sont pas abaissés dans les crans de la roue à rochets, car les outils de la fraise agiraient comme propulseurs en entrant en contact avec le sol et lanceraient la machine en avant, créant ainsi un certain danger pour le conducteur.

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR

Avant d'entreprendre un travail avec le motoculteur, il faut vérifier que tout soit en ordre, s'assurer que le réservoir est plein d'essence bien mélangée avec 6 % d'huile, ou 8 % si la machine est encore neuve, que la bougie est propre, ainsi que le filtre à air, que les crochets et ressorts sont bien à leur place.

Lorsque le parcours à effectuer jusqu'au champ n'est pas très long, on peut retirer la broche de changement de vitesse à sa position d'arrêt extérieure, les deux roues deviennent folles. L'on peut alors faire rouler le motoculteur en le poussant ou en le tirant comme une brouette. Si le trajet est long, mettre la broche de changement de vitesse à la roue droite et l'enfoncer à fond. Ne pas emballer le moteur lorsque l'on marche sur une route ou un chemin, à cause des vibrations beaucoup plus sensibles sur une route que sur le terrain d'un champ. Une fois sur le terrain, arrêter le moteur. Mettre la broche de changement de vitesse à la roue de gauche si l'on désire travailler en petite vitesse ou première, à pleine profondeur. Régler le patin de profondeur et le toit de fraise. Mettre le guidon à une hauteur convenable pour avoir le buste droit et les bras naturellement tendus le long du corps lorsque la fraise travaille à la profondeur désirée. Puis mettre le moteur en marche.

Pour mettre le moteur en marche, s'assurer que les tringles de commande des roues et de la fraise sont débrayées (tirées en arrière). Ouvrir les gaz au moyen de la manette de commande. Ouvrir également le robinet d'essence sous le réservoir et appeler l'essence au carburateur en appuyant sur le poussoir du flotteur pour noyer le carburateur. Enrouler 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. Vue d'en face, la poulie-ventilateur 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

ment désirée. Il est évident que pour les fraisages profonds, l'on mettra la première ou petite vitesse. Tandis que les fraisages superficiels, les sarclages et le fauchage pourront se faire en deuxième ou grande vitesse, ce qui doublera dans ce cas la capacité de travail du motoculteur.

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 30 pour chaque travail, un procédé un peu différent est nécessaire, mais en règle générale, ce que nous expliquons s'applique à chaque utilisation du motoculteur SIMAR C 30.

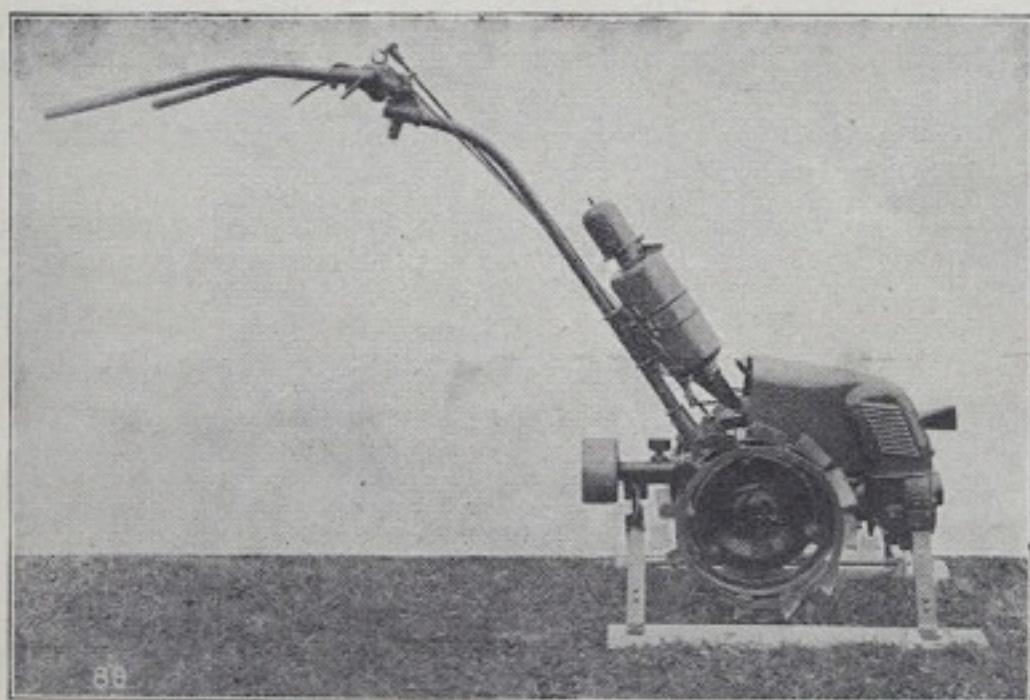
ACCESSOIRES DU MOTOCULTEUR C 30

Tous les accessoires du motoculteur C 30 ont été étudiés de façon à faire rendre le maximum de travail à la machine.

FRAISE ÉTROITE. — La fraise normale de 35 centimètres de largeur de travail peut être remplacée par une fraise étroite de 26 centimètres de largeur effective de travail. L'on remplace pour cela les deux moyeux de fraise normaux par deux moyeux spéciaux plus courts.

L'on change le toit de fraise contre un toit moins large, et les roues motrices contre des roues spéciales plus étroites. La largeur extérieure de la voie des roues et du toit de fraise est alors de 30 centimètres seulement. Cet équipement permet de fraiser entre des lignes de plantes peu espacées. Il sera particulièrement apprécié pour le sarclage entre lignes, en grande vitesse, c'est-à-dire pour les cultures superficielles du printemps et de l'été.

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 trois chevaux et demi.

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 800. Le motoculteur équipé en poulie fixe est posé sur un bâti métallique et peut être réglé en hauteur. Le graissage se fait par un palier à bague assurant une lubrification parfaite durant le 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.

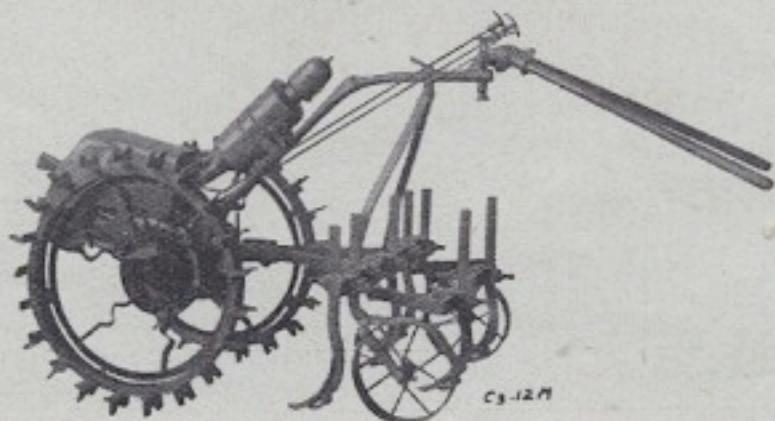
FRAISE A SARCLER. — Cette fraise accessoire composée d'outils et de ressorts spéciaux travaille sur une largeur de 50 cm. La profondeur varie de 4 à 12 cm. ; cet appareil permet de travailler dans la vigne à cause de la faible hauteur de son toit qui peut passer sous les cornes des souches. La fraise 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 d'être transportée d'un point à un autre sans effort.

CULTIVATEUR-SARCLEUR POUR GRANDE CULTURE. — Un appareil cultivateur-sarclleur adapté pour la grande culture peut se fixer à l'arrière du carter principal. Cet appareil se compose de deux roues motrices élastiques et d'un train arrière mobile, permettant d'utiliser les outils « Planet » ou « Senior ». Le diamètre des roues motrices est de 60 cm., la largeur de la voie de ces roues peut aller de 50 cm. (largeur minima) à 70 cm. (largeur maxima). L'attelage arrière peut varier de 55 cm. à 1 m.

Cet appareil a son emploi dans les cultures de choux, betteraves, haricots, poireaux, céleris, etc.

SARCLEUSE LÉGÈRE. — Cet appareil s'adapte au motoculteur d'une façon rigide et permet de l'utiliser comme tracteur léger de jardin.



Son utilisation est tout indiquée pour les maraîchers et doit faciliter grandement les travaux de binage et de sarclage dans les cultures. De grandes roues permettent de varier la voie à 50-60 et 70 cm.

Cette sarcluse permet également l'emploi d'outils « Planet » et « Senior ».

TREUIL. — Le nouveau treuil introduit sur le marché par SIMAR en automne 1933 s'adapte particulièrement bien au motoculteur C 30. Ce treuil est caractérisé par un tambour de grand diamètre, et par le guidage automatique du câble qui assure un enroulement parfaitement régulier sur le tambour. Le treuil est livré au choix du client avec une bêche allongée ou avec deux roues tranchantes et un siège, ce dernier



équipement étant conseillé spécialement pour la vigne. Le treuil permet non seulement d'exécuter tous les travaux de labour et de sarcage dans les vignes, mais aussi tous les travaux de labour dans les champs, même avec une charrue-brabant de grande dimension. Monté sur le motoculteur C 30, le treuil exerce une traction pouvant s'élever jusqu'à 350 kilogrammes et correspondant à l'effort exercé normalement par un attelage de deux chevaux.

SILENCIEUX. — Un pot d'échappement, parfaitement silencieux et ne diminuant pas la puissance du moteur, peut s'adapter sur le motoculteur C 30, moyennant une petite modification au capot du moteur. Il vaut mieux commander le pot d'échappement en même temps que le motoculteur, afin de n'avoir pas besoin d'échanger le capot après coup.

ROULEAU. — Un rouleau peut s'adapter derrière le toit de fraise, et roule le terrain sur 37 centimètres de largeur, au fur et à mesure que le motoculteur avance.

TONDEUSE A GAZON. — Une paire de grandes roues avec petits crampons et une tondeuse tractée de 60 cm. de largeur de coupe permettent de tondre les gazon des parcs d'agrément, terrains de golf, etc. à l'allure de 4 à 5 kilomètres à l'heure en deuxième vitesse, ce qui est une excellente allure pour ce genre de travail.

FAUCHEUSE. — La barre faucheuse adaptée au motoculteur C 30 peut, lorsque la machine marche en deuxième vitesse, avancer de 4 à

5 kilomètres à l'heure, et elle exécutera un travail magnifique puisqu'elle pourra facilement faucher 3 à 4000 mètres carrés à l'heure.

POMPE A SULFATER. — Enfin l'on peut adapter au motoculteur C 30 la pompe à sulfatage bien connue « PICCOLO ». Cette pompe peut être équipée pour charger à 10 atmosphères les boilles à sulfater, ou pour asperger directement les arbres fruitiers au moyen d'un « gun » ou d'un bambou avec une pression de 20 à 25 atmosphères. Un réservoir de 100 litres peut être livré sur demande, tracté par le motoculteur muni de sa pompe.

La possibilité d'adapter au nouveau motoculteur C 30 de 4 chevaux une telle variété d'accessoires fait de ce type une machine vraiment universelle, rendant des services multiples, tout en demeurant d'un prix tout à fait raisonnable.

**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 PANNEES DU MOTEUR

1. La distance entre les pointes de la bougie est trop grande, maximum $\frac{1}{2}$ millimètre.
2. Bougie encrassée, l'étincelle ne se fait plus, démonter et nettoyer.
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. Ouvrir le robinet purgeur du carter moteur et sécher la bougie en l'essuyant au moyen d'un chiffon propre et sec.
6. 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.
7. 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.)
8. Nettoyer le charbon de la prise de courant et le collecteur au moyen d'un chiffon très propre. Si le charbon est cassé, le remplacer.
9. Ouvrir le robinet et ne le maintenir fermé qu'à l'arrêt.
10. Remettre du carburant, en observant le paragraphe « Mélange du carburant », concernant le mélange de l'huile et de l'essence.
11. Introduire une aiguille fine dans le trou d'air du bouchon pour en dégager l'orifice.
12. Démonter le raccord du tuyau au robinet d'essence, sortir la crête et la nettoyer.
13. Enlever complètement le tube d'essence et le déboucher au moyen d'un fil flexible, remonter après avoir soigneusement nettoyé les raccords.
14. Dévisser le tube d'essence au carburateur, faire couler l'essence puis revisser le tube.
15. Dévisser la cuve du carburateur, la nettoyer, enlever les impuretés et remonter après avoir soigneusement nettoyé chaque pièce.
16. Dévisser le gicleur après avoir enlevé la cuve du carburateur et l'écrou molleté placé sous les gicleurs. Ne jamais introduire un objet métallique dans le trou du gicleur, mais déboucher au moyen d'un morceau de bois taillé en pointe. Bien remonter en serrant le gicleur à fond (voir alinéa Carburateur).
17. Ouvrir le robinet purgeur sous le carter du moteur, faire tourner lentement le moteur à la main pour vidanger le carter et refermer le robinet.

18. Dévisser la bougie et introduire du pétrole dans le moteur, essayer de décoller le piston. Si le résultat est nul, renvoyer la machine à l'usine.

Le grippage provient d'un mauvais graissage du moteur (voir **MOTEUR**, alinéa **Graissage**).

19. 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 n'a peut-être pas la dimension voulue.

20. Démonter la culasse en dévissant les quatre écrous de fixation et enlever la pipe d'échappement-admission. Décrasser la tête du piston et les lumières d'échappement du cylindre. Cette panne provient de l'emploi d'un lubrifiant ne correspondant pas aux instructions de notre manuel C 30.

21. Renvoyer la machine à l'usine, le vilebrequin doit être démonté et les galets de la bielle changés. Provient d'un mauvais graissage ou d'un filtre d'air mal entretenu.

22. La magnéto a été mal calée après un démontage hors de notre usine (voir alinéa **Magnéto**).

23. Huile insuffisamment mélangée au carburant ou mesure d'huile dépassant le 6% indiqué pour le mélange à 5 litres de benzine.

24. Démonter le carburateur, enlever le gicleur principal et vérifier si le gicleur porte le N° 6 pour la marche du motoculteur lors de la culture du sol.

Pour l'emploi du moteur fixe ou de la faucheuse, le gicleur N° 5, livré avec la trousse, est nécessaire.

25. Enlever la gaine bowden au guidon et faire couler de l'huile fine le long du câble pour le décoller.

26. Faire ressouder l'arrêt au bout du câble ; un mécanicien peut effectuer ce travail dans un garage.

27. Dévisser la cuve du carburateur et démonter l'écrou de retenue du pointeau, nettoyer le tout sans oublier la crête placée dans le raccord.

28. Introduire du pétrole dans le cylindre. Pour le graissage, utiliser de l'huile de bonne qualité pour lubrifier votre moteur (voir chapitre **Graissage**).

29. Fermer le robinet au moyen d'un tournevis.

30. Vérifier les écrous du cylindre et de la culasse. Ne pas les serrer trop fort pour ne pas casser les goujons.

31. Prendre la clé à tube et resserrer la bougie à fond ; ne pas oublier le joint de cuivre-amianté.

32. Nettoyer la magnéto, sans l'enlever ; ne pas la laver à l'alcool ou à la benzine. **NE JAMAIS DÉMONTER LA MAGNÉTO.**

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 **DOUZE MOIS A PARTIR DU JOUR DE LA LIVRAISON**; pendant ce laps de temps, nous échangeons gratuitement à notre usine 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 A AIR SONT MIS HORS DE GARANTIE.**

LES RÉPARATIONS PENDANT LE TEMPS DE GARANTIE SONT EFFECTUÉES DANS NOS ATELIERS, les frais de main-d'œuvre étant 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.

TABLEAU DES PANNES POSSIBLES

Le moteur ne veut pas se mettre en marche	L'essence arrive au carburateur	Etincelle à la bougie			Etincelle trop faible	1
			Etincelle au doigt de la bougie		Court-circuit à la bougie	2
	L'essence n'arrive pas au carburateur	Pas d'étincelle à la bougie			Court-circuit sur le câble	3
			Pas d'étincelle au doigt de la bougie	Levier de rupture	Porcelaine bougie cassée.	4
Le moteur bafouille et s'arrête	L'essence n'arrive pas au carburateur			Levier de rupture libre	Bougie encrassée	2
		Robinet ouvert			Bougie mouillée	5
					Levier de rupture grippé	6
					Vis platinées encrassées	7
					Mauvais contacts.	8
					Charbons encrassés	8
					Robinet fermé	9
					Réervoir vide	10
					Trou d'air bouchon obstrué	11
					Filtre du robinet bouché	12
					Tuyau essence bouché	13
					Coussinet d'air	14
					Flotteur collé	15
					Gicleur bouché	16
					Bougie encrassée	2
					Carter plein d'huile.	17
					Moteur grippé	18
					Mauvaise carburation	19
					Obstruction tuyau essence.	13

Le moteur cogne et cliquette					Auto-allumage	2	
					Cylindre calaminié	20	
Le moteur marche sur quatre temps					Bougie défectueuse	4	
					Jeu dans la bielle	21	
Le moteur s'arrête brusquement	Etincelle à la bougie	Il y a de la compression	Le carburateur fonctionne	Plus d'essence	Magnéto mal calée	22	
					Excès d'huile	23	
Il y a de l'essence dans le réservoir	Pas d'étincelle à la bougie	Il n'y a pas de compression	Le carburateur ne fonctionne pas	Graissage insuffisant	Mauvaise carburation	19	
					Gicleur trop gros.	24	
	Pas d'étincelle à la magnéto	Levier de rupture grippé	Vis platinées sales	Flotteur collé	Plus d'essence	10	
					Raccord essence bouché.	27	
	Etincelle à la magnéto	Levier de rupture libre	Eau dans la magnéto.	Gicleur bouché.	Graissage insuffisant	18	
					Commande bowden grippée	25	
	Levier de rupture libre	Contacts sales	Commande carburateur dessoudée	Segments collés.	Commande carburateur dessoudée	26	
					Bougie desserrée	28	
	Levier de rupture libre	Câble défectueux	Bougie encrassée	Robinet purgeur ouvert.	Perte au cylindre.	29	
					Bougie desserrée	30	
	Levier de rupture libre	Bougie encrassée		Levier de rupture grippé	Levier de rupture grippé	31	
					Vis platinées sales	6	
	Levier de rupture libre	Bougie encrassée	Levier de rupture grippé	Eau dans la magnéto.	Levier de rupture grippé	7	
					Contacts sales	32	
	Levier de rupture libre	Câble défectueux	Bougie encrassée	Câble défectueux	Câble défectueux	7	
					Bougie encrassée	3	

IMPRIMERIE
ATAR - GENÈVE