

LIVRET D'INSTRUCTIONS

POUR LA

MISE EN MARCHE ET L'ENTRETIEN DES MOTOCULTEURS

AVEC MARCHE ARRIÈRE

SIMAR

Type 55 de 8 CV.



AGENCE MOTOCULTEUR
SIMAR
WASSILIEFF
Tél. 8.84.47 ECUBLENS (Vaud)

**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
DE MACHINES AGRICOLES ROTATIVES**

SIMAR

Acacias - GENÈVE

35, rue de Lancy, 35

Téléphone : 4.23.30 - 4.23.39

Adresse télégraphique : SIMAR-GENÈVE

Compte de chèques postaux I. 1861

Ce livret d'instruction est destiné à donner toutes les indications nécessaires pour faciliter l'emploi de notre type de motoculteur 55 de 8 CV., avec marche arrière.

Ce motoculteur 55 diffère peu de la conduite des types connus soit 54 et C.31 par sa marche arrière qui facilite énormément son utilisation sur le terrain, soit en motocharrue, soit en motofaucheuse ou même en mototreuil.

MOTEUR

Le motoculteur est équipé d'un moteur deux temps monté **entièremen**t sur roulements à billes. La tête de bielle est montée sur roulements à galets en acier trempé. Le refroidissement est obtenu par une turbine fixée **sur l'arbre du moteur**, qui envoie un violent courant d'air sur les ailettes du cylindre. Le refroidissement ainsi réalisé est excellent et permet de travailler d'une manière continue sans aucun risque de dommage pour le moteur. En outre, l'on évite tous les ennuis et les pannes dus aux courroies des ventilateurs ordinaires.

GRAISSAGE. — Le graissage du moteur est réalisé par le mélange d'huile à l'essence. Il est évident que le graissage du moteur est d'une importance primordiale. **Il est rigoureusement nécessaire de n'utiliser que l'une ou l'autre des huiles que nous préconisons.** Nous nous basons pour conseiller un type d'huile sur les résultats obtenus au banc d'essais de nos ateliers. Certaines huiles de marques connues peuvent être excellentes pour une automobile dont le moteur est refroidi à l'eau, et peuvent ne pas convenir du tout pour le moteur du motoculteur qui est refroidi à l'air. Quant aux huiles sans marques, offertes par des vendeurs ignorants ou peu scrupuleux, et qui sont soi-disant « aussi bonnes que les huiles de marque », **il faut les refuser absolument.** Le graissage est donc 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 :

- I. Etre de qualité supérieure.**
- II. Avoir une viscosité de SAE 40 à SAE 60.**
- III. Résister à la haute température.**

Nous recommandons catégoriquement l'une ou l'autre des huiles suivantes pour le graissage de votre moteur de motoculteur : **PATENT CASTROL XL.** — **VEEDOL N° 5.** — **GOLDEN SHELL.** — **DUROL GERM N° 6.** — **TEXACO J.** — **GARGOYLE MOBILIOIL B.** — **KERVOLINE TT.** — **USOL EXTRA HEAVE.** — **LONG LIFE BP. SAE 50.** — **MOTUL SAE 60.** — **SIGOLINE M.** — **ESSOLUBLE 50 B.** — **ELEKTRION 5045.**

Nous déclinons toute responsabilité pour les accidents ou usures prématurées qui pourraient se produire ensuite de l'emploi d'une autre huile que l'une de celles indiquées ci-dessus.

MÉLANGE DE L'HUILE A L'ESSENCE. — Un gobelet-jauge pour l'huile est livré avec chaque machine. On utilise ce gobelet en le remplissant d'huile **jusqu'au trait 6 %** ; il contient alors la quantité d'huile nécessaire (3 décilitres) pour le mélange **avec 5 litres d'essence** ; on vide le

contenu du gobelet dans le bidon d'essence et l'on brasse énergiquement avant de verser le mélange obtenu dans le réservoir.

On ne doit jamais verser l'essence pure et ensuite l'huile dans le réservoir, il serait impossible de brasser suffisamment et l'huile se déposerait au fond du réservoir obstruant la canalisation d'essence allant du réservoir au carburateur. **Il ne faut jamais faire tourner le moteur, même une demi-minute avec de l'essence non mélangée à l'huile.**

Durant les deux ou trois premières semaines d'emploi de votre motoculteur, **forcez la dose d'huile de votre mélange en remplissant la mesure jusqu'au trait 8 %.** Vous roderez ainsi votre moteur et en augmenterez la puissance. Après quoi, vous n'employerez plus que le 6 %. Un motoculteur bien entretenu, bien graissé rendra les plus grands services pendant de longues années, sans la moindre panne et sans aucune réparation, tandis que la machine la plus robuste ne pourra résister à un mauvais entretien et un mauvais graissage. Pour obtenir ce résultat **suivez à la lettre les instructions de ce manuel écrit à votre intention.**

RÉSERVOIR D'ESSENCE. — Sur le motoculteur 55 le réservoir est placé à l'arrière du moteur et a une contenance de 10 litres. Un filtre-tamis situé à la base du réservoir, dans le corps du robinet d'essence, retient les impuretés pouvant obstruer le gicleur du carburateur. Il suffit de dévisser l'écrou-raccord du tuyau d'essence pour sortir le filtre et le nettoyer. Démonter et nettoyer à l'essence, souvent et régulièrement, le filtre d'essence.

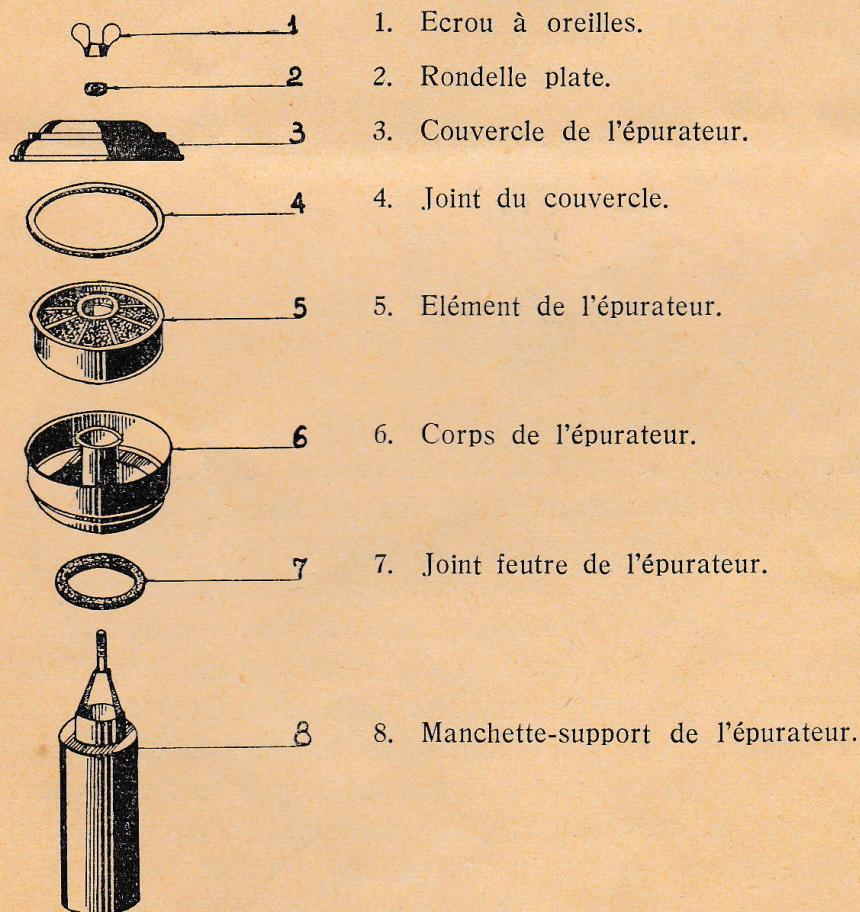
L'orifice de remplissage du réservoir est fermé par un bouchon fileté ayant à sa partie supérieure un trou pour permettre à l'air de pénétrer dans le réservoir ; il faut veiller à ce que ce trou ne soit jamais bouché. Si ce trou était obstrué l'essence ne pourrait plus s'écouler vers le carburateur.

FILTRE D'AIR. — Au centre du réservoir se trouve un tube servant de conduit à l'air devant se mélanger à l'essence ; à l'intérieur de ce tube se trouve une tige munie de grappins pour retenir de la paille de bois imbibée d'huile de poisson ou de colza.

La paille de bois doit toujours être imbibée d'huile de façon à retenir les poussières très fines qui pourraient passer au travers de l'épurateur. Dès que la paille devient sale, vous devez la remplacer immédiatement (nous disons bien **remplacer** et non pas nettoyer, réimber d'huile pour remettre dans le filtre). La paille de bois sale que l'on extrait du filtre doit être jetée et remplacée par de la paille de bois propre et imprégnée d'huile de poisson.

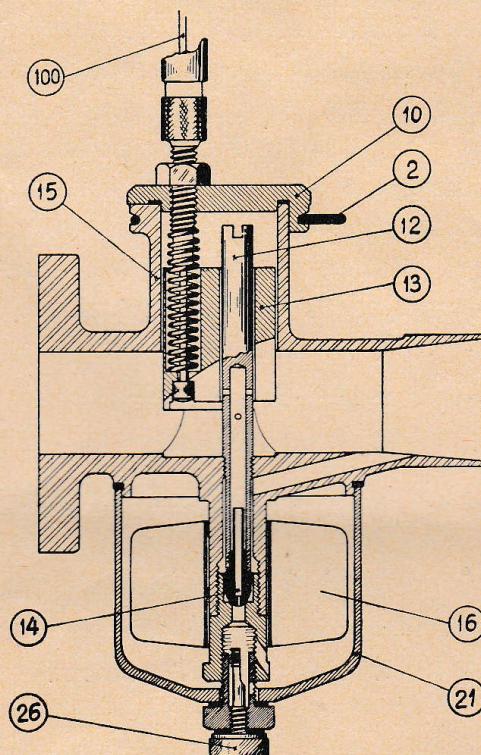
Aucune responsabilité n'est endossée par la Maison SIMAR pour les dégâts pouvant résulter du mauvais entretien du filtre à air.

ÉPURATEUR D'AIR A BAIN D'HUILE. — L'épurateur d'air à bain d'huile doit être démonté et lavé au pétrole très souvent. Si le motoculteur est utilisé sur des terrains particulièrement secs et poussiéreux, l'épurateur N° 5 devra être démonté et lavé beaucoup plus souvent encore et en tout cas dès que la partie supérieure de la paille de bois commence à devenir grise. Il faut par conséquent soulever et retirer fréquemment l'épurateur pour constater si la paille de bois est encore propre, ou si elle commence à devenir grise. Nettoyer soigneusement le réservoir à huile N° 6 et remplir ensuite avec de l'huile fraîche jusqu'au niveau indiqué par l'inscription (oil level), soit environ 1 déci. $1/2$ ou 150 cm³. Il faut employer de l'huile d'une viscosité de SAE 50.



Avant de remonter l'épurateur N° 5 s'assurer que le pétrole ayant servi au nettoyage a été parfaitement vidangé. Pour le grappin et la paille de bois suivre les instructions concernant le filtre à air SIMAR.

CARBURATEUR. — Le carburateur « EXAIR » étudié par SIMAR est spécialement conçu pour nos moteurs de motoculteurs. Il est pourvu d'un gicleur central et est rigoureusement étanche. La cuve centrale permet de maintenir le carburant à son niveau, même si la machine est fortement inclinée.



VIDANGE DU CARBURATEUR. — Cette opération de vidange est nécessaire lors de « marche au pétrole » ou autre carburant de remplacement pour relancer facilement le moteur froid à l'essence. Pour cela dévisser la vis 26 molettée sous la cuve du carburateur. Cette vis reste retenue à la cuve par un second filetage, ce qui évite de l'égarer.

Il se peut que le carburateur ait été trop souvent noyé et que trop d'essence liquide soit entrée dans le cylindre. Il vous faut alors ouvrir le **robinet purgeur** se trouvant sous le carter du moteur. On ouvre et ferme le robinet au moyen d'un tournevis. Le robinet de vidange est ouvert quand la fente est verticale (I) et fermé quand elle est horizontale (—). Ne jamais laisser le robinet purgeur ouvert pendant le travail du motoculteur.

PAPILLON D'AIR. — Sur le motoculteur 55 se trouve au milieu du raccord d'entrée d'air qui relie le filtre au carburateur, un papillon d'obturation d'air. En fermant ce papillon, vous obtenez un mélange plus riche en essence qui facilite le départ du moteur spécialement quand le temps est froid. Dès que le moteur est lancé, ouvrez ce papillon, **qui ne doit jamais rester fermé après la mise en marche du moteur.**

MAGNÉTO. — La magnéto, d'une construction très soignée, a été spécialement étudiée pour nos motoculteurs par la célèbre Maison BOSCH. Elle répond exactement au service qui lui est demandé, est d'un montage facile et rigoureusement étanche, de sorte qu'elle nous donne une entière satisfaction.

Le calage de la magnéto est rigoureusement mis au point lors de l'essayage de nos moteurs sur les bancs d'essais. Si, cependant, pour un motif quelconque, l'on sépare la magnéto du moteur, il faut faire très attention au moment du calage de placer les pignons exactement à leur position première.

Deux chiffres pareils sont frappés, l'un sur le volant-turbine et l'autre sur le bossage de gauche du carter de la turbine et sous la flèche indiquant le sens de mise en marche du moteur. Le bossage gauche indiqué ci-dessus est vu d'en face du moteur. Les deux chiffres mis côte à côté servent de repère pour le moment exact où doit se produire l'étincelle de la bougie dans le cylindre, c'est-à-dire au moment de l'écartement des vis platinées du rupteur de la magnéto.

L'écartement des vis platinées ne doit pas excéder 3/10 de millimètre. Ne pas employer de papier pour estimer cette distance mais utilisez la jauge placée sur la clé de magnéto et qui est destinée à

cet usage. Le courant fourni par la magnéto est conduit à la bougie au moyen d'un câble isolé. La bougie elle-même est et doit être de première qualité.

La distance entre les pointes de la bougie ne doit pas dépasser $\frac{1}{2}$ millimètre.

CARTER PRINCIPAL

Le carter principal contient les engrenages transmettant aux roues motrices le mouvement du moteur. Une vis sans fin à trois filets engrenant sur une roue hélicoïdale en bronze reçoit ce mouvement du moteur pour le renvoyer aux engrenages des vitesses. La vis à trois filets est réversible, c'est-à-dire qu'elle permet de ramener la machine en arrière sans décliquer les roues motrices. La boîte de vitesses et son système de changement de vitesses sont complètement nouveaux, d'une grande simplicité et d'une extrême robustesse, breveté dans la plupart des pays du monde.

Le modèle 55 est pourvu d'une marche arrière commandée par une tringle bleue qui permet de ramener la machine en arrière sans aucune difficulté et sans effort. Cette marche arrière rend d'énormes services pour l'emploi du motoculteur 55 ; elle est surtout appréciée pour l'utilisation de la motocharre ou de la motofaucheuse.

Les moyeux de roues motrices sont clavetés sur l'arbre des roues. A l'intérieur de chacun de ces moyeux se trouve un disque entraîneur, percé de trous, tournant constamment en 1^{re} vitesse pour le disque gauche et en 2^{me} vitesse pour le disque droit. Il suffit donc pour obtenir la vitesse désirée de bloquer l'un ou l'autre des disques entraîneurs avec l'un ou l'autre des moyeux de roues motrices.

Une cheville assez longue ayant une chaînette de sûreté, sert au blocage de l'entraîneur. En introduisant cette cheville dans la roue gauche du motoculteur, vous avancerez en petite vitesse. En faisant cette opération à la roue droite, vous obtiendrez la grande vitesse. En retirant la cheville de moitié de sa longueur totale, vous libérerez les roues motrices de votre machine pour la faire rouler sans le secours du moteur et ceci quelle que soit la roue qui a été entraînée précédemment.

Une broche très courte servant de bouchon contre boue et poussière se place dans le trou laissé libre par la grande cheville lors de son introduction dans l'autre moyeu de roue.

La lubrification du carter ainsi que des roulements et coussinets se fait au moyen de l'huile projetée par la rotation des engrenages.

Il faut vérifier le niveau d'huile fréquemment en utilisant la jauge d'huile placée à gauche de la base du guidon. Une marque indique le niveau d'huile que doit contenir normalement le carter. Complétez le manque d'huile par de l'**huile neuve**.

L'huile que vous introduirez dans la boîte de vitesse n'est pas la même que celle que vous utilisez pour le mélange avec l'essence. Les deux carters (moteur et vitesses) sont nettement séparés l'un de l'autre. L'huile à employer pour la boîte de vitesse doit être **mi-fluide pour boîte de vitesse**, genre **RETINAX SHELL**, ou **CASTROL SWANSHOT**. Le remplissage se fait par l'orifice où se trouve le bouchon peint en rouge placé sur la droite de la magnéto en arrière du cylindre. Vidangez votre carter de vitesses périodiquement en dévissant le bouchon six pans placé sous ce carter de vitesses. Penchez votre motoculteur en avant pour faciliter l'écoulement de l'huile usagée que vous remplacerez ensuite par de l'huile **fraîche**. La quantité d'huile que contient le carter 55 est de cinq kilos.

Au moyen d'un burette à huile graissez fréquemment les tringles de commande du guidon dans leur guide, le verrou et le support des mancherons du guidon et surtout les cliquets de roues motrices, ainsi que la couronne de blocage de chaque roue, ceci pour avoir un fonctionnement parfait de la machine.

GUIDON

Avant d'entreprendre un travail sur le terrain, il faut bien connaître l'emploi des tringles de commande. La tringle peinte en rouge placée à la gauche du conducteur sert à accoupler le moteur avec la boîte des vitesses. La tringle peinte en bleu placée sur la tringle rouge de commande de marche avant actionne la marche arrière du motoculteur.

Le mouvement d'embrayage est inverse de celui de la tringle rouge, c'est-à-dire que pour embrayer la marche arrière, il faut tirer la poignée à soi et pour débrayer la pousser en avant.

L'on ne peut embrayer la marche arrière qu'après avoir débrayé la marche avant, en tirant à soi et à fond la poignée de la tringle rouge de gauche. A ce moment seulement, l'on peut tirer en arrière la poignée de la tringle bleue. L'inverse est également nécessaire. Une tringlette de blocage commandée par le levier d'embrayage de la marche avant verrouille les vitesses et empêche l'accouplement simultané de deux vitesses. **L'embrayage de la marche arrière avec le moteur doit toujours se faire avec le moteur marchant au ralenti, ceci pour éviter la forte réaction que provoquerait l'embrayage avec le moteur tournant à un haut régime.**

COMMANDE DES GAZ. — Sur le mancheron de droite du guidon se trouve la manette des gaz. En tournant la poignée de la commande vers l'intérieur du guidon, vous augmentez le passage des gaz au carburateur, donc plus de puissance. En faisant le mouvement contraire, vous obtenez une diminution des gaz et de la puissance du moteur pouvant aller jusqu'à son arrêt total.

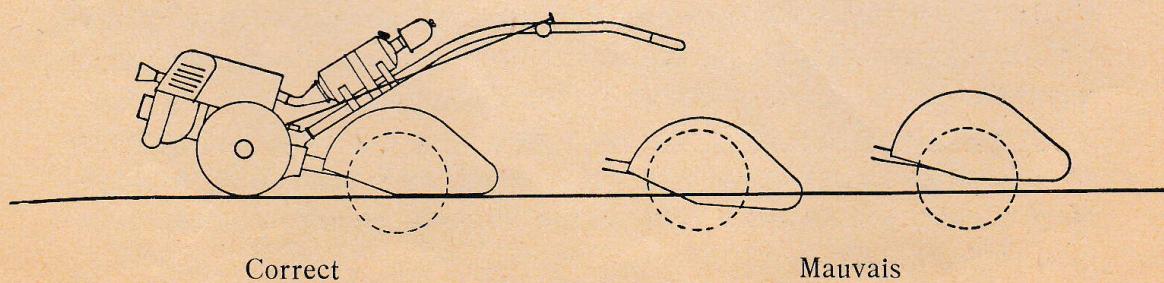
VERROU DU GUIDON. — Au milieu des raccords crénelés du guidon se trouve le mécanisme (levier et axe) destiné à effectuer le verrouillage du guidon. Ce verrouillage est nécessaire pour stabiliser le guidon dans l'une des trois positions que vous désirez occuper pour travailler. Sur l'un des côtés des raccords une manette sert au serrage des raccords dentés pour régler les mancherons à la hauteur de la personne appelée à travailler avec le motoculteur.

FRAISE

La fraise servant au labour du sol est composée d'un carter principal portant deux moyeux et rallonges sur lesquels se fixent huit ressorts et crochets de chaque côté du carter de la fraise, ceci pour la fraise large (L) de 70 cm. Pour la fraise normale (51 cm.), les rallonges sont supprimées, et la fraise ne comporte alors que 12 outils et ressorts. Pour la fraise étroite (38 cm.) l'on monte deux moyeux spéciaux de quatre outils chacun, et des roues étroites spéciales.

Ces outils de labour sont placés sous une protection en tôle appelée toit de fraise. Cette tôle est amovible et peut être réglée en hauteur au moyen d'un crochet que l'on fixe sur une barre percée de plusieurs trous. En aucun cas cette protection ne doit être enfoncee dans le sol et laisser un sillon, ni par contre être trop élevée. Un toit de fraise est bien réglé lorsque les côtés latéraux effleurent le terrain que vous labourez.

POSITION DU TOIT DE FRAISE

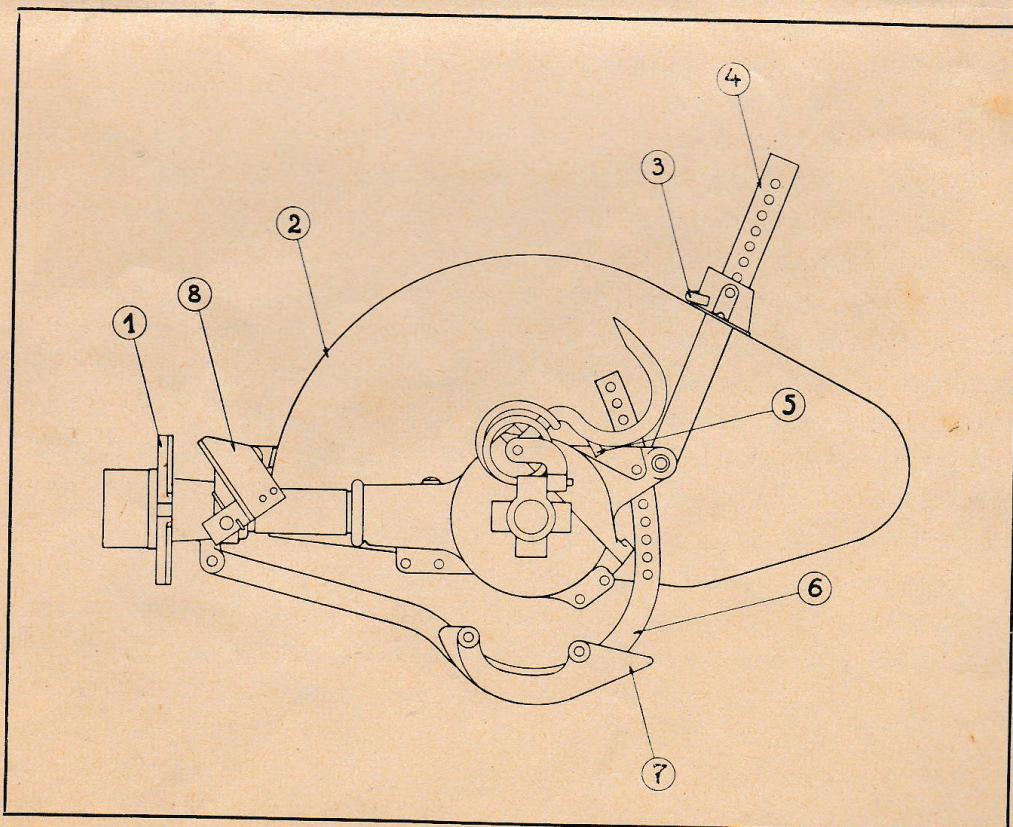


PATIN DE PROFONDEUR. — Pour régler la profondeur de labour du motoculteur, et aussi pour l'empêcher de glisser en avant, vous vous servirez de la barre située sous le carter de fraise, barre appelée patin de profondeur qui, comme pour le toit de fraise, permet par un crochet et une série de trous percés sur le patin de profondeur d'obtenir une pénétration plus ou moins grande des outils dans le sol.

D'un réglage juste vous obtiendrez un bon résultat dès le premier essai.

Si vous avez mal réglé votre patin vous aurez à remédier de suite aux défauts, qui sont de deux genres : ou votre machine patine sur le sol sans vouloir avancer, parce que le patin est trop éloigné du carter et agit trop comme frein sur le sol ; ou la machine bondit comme poussée en avant, parce que le patin est trop près du carter et ne freine pas assez. Dans chaque cas il suffit de corriger la position du patin d'un trou ou deux pour obvier à l'inconvénient observé.

Le patin de profondeur est protégé par un sabot en fonte destiné à supporter l'usure normale du patin au contact avec le sol. Ce sabot est fixé par deux boulons.



1. Bride du carter de fraise.
2. Toit couverture de fraise.
3. Verrou du toit de fraise.
4. Barre de réglage du toit de fraise.
5. Verrou du patin de profondeur.
6. Patin de profondeur.
7. Sabot du patin de profondeur.
8. Décrotoir des roues motrices.

ROUES MOTRICES

Les roues motrices peuvent être employées de différentes manières :

Elles doivent être bloquées positivement avec leurs moyeux entraîneurs et l'arbre, pour l'emploi du motoculteur comme fraise. Pour cela il faut abaisser le verrou peint en vert fixé sur le disque de chaque roue dans un des crans de la joue à rochets.

Elles peuvent être employées comme roues à cliquets en laissant un verrou vert engagé dans la roue à rochets d'une des roues motrices et en relevant le verrou vert de l'autre roue motrice que l'on aura choisie comme roue de pivotement. Lorsque vous arriverez à l'extrémité d'une raie, vous pourrez alors embrayer la marche arrière et votre motoculteur tournera soit à droite, soit à gauche, selon que vous aurez déverrouillé la roue droite ou la roue gauche.

Ce mode de faire est à employer régulièrement lorsque vous utilisez le motoculteur avec la charrue, la faucheuse ou tout autre appareil tracté.

Quand vous désirez effectuer la même manœuvre en **marche avant**, relever le cliquet rouge de la roue sur laquelle vous voulez pivoter, et qui sera la roue opposée à celle que vous avez verrouillée avec le verrou vert, et votre machine pivotera sur place.

Sitôt le virage terminé, remettez le cliquet en place en le laissant appuyer sur la joue à rochets. Une barrette traversant de part en part le cliquet, permet de le maintenir en position de décliquetage, simplement en faisant reposer la barrette transversale du cliquet sur le bord extérieur du disque de roue motrice.

Enfin les roues peuvent être mises en état de débrayage total. Quand on désire pousser ou tirer la machine à la main comme une brouette ou pour faire marcher le moteur comme moteur auxiliaire sans déplacement de la machine par exemple : comme moteur fixe, motopompe, motoreuil, etc. Pour cela retirer à demi la broche d'entraînement de la roue motrice dans laquelle elle est engagée et les deux roues deviennent folles ainsi que leur arbre.

Si votre motoculteur est monté en fraise, ne faites jamais entrer les crochets de la fraise en contact avec le sol **si l'un des verrous verts n'est pas abaissé** dans l'un des crans de la roue à rochets. Les crochets en tournant agiraient alors comme propulseurs et lancerait la machine en avant, créant ainsi un réel danger pour le conducteur.

Dernière remarque, si vos deux verrous verts sont relevés et que les deux roues ne sont entraînées en avant que par les cliquets rouges, votre machine ne réagira pas à la commande de marche arrière. Il faut pour que le motoculteur marche en arrière qu'au moins l'un des verrous verts soit enclenché.

Pour pouvoir fonctionner normalement, les cliquets et verrous doivent être graissés très souvent; s'ils refusent tout service au fonctionnement, versez un peu de pétrole ou de mazout sur leur axe pour les nettoyer.

Un graisseur **Stauffer** à graisse consistante se trouve sur chaque disque, remplissez-le assez souvent et serrez-le d'un tour toutes les heures que vous travaillerez avec votre motoculteur, si vous avez relevé un des verrous verts et que vous fassiez de nombreux virages. Ce graisseur a pour but de lubrifier le disque entre les joues d'entraînement des roues motrices...

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR

RÈGLES A OBSERVER. — N'entreprenez jamais un travail sans vous être assuré que votre réservoir contient assez d'essence et que cette essence est bien mélangée avec de l'huile au 6% ou au 8% si votre machine est neuve. Que la bougie est propre, ainsi que le filtre à air. La fraise doit être équipée avec ses crochets normalement placés.

Lorsque le trajet à effectuer jusqu'au champ n'est pas très long, retirez la broche munie de la chaînette à moitié de sa course pour rendre les roues folles et roulez votre machine soit en la tirant, soit en la poussant comme vous le feriez pour une brouette. Si le trajet est long ou accidenté, mettez le moteur en marche, après avoir introduit la broche dans la roue droite, ce qui vous donnera la grande vitesse.

N'emballez jamais le moteur lorsque vous roulez sur route, ceci pour éviter les vibrations beaucoup plus sensibles sur une route au sol dur que sur un champ.

Une fois sur le terrain, retirez la broche de la roue droite et introduisez-là dans la roue gauche si vous voulez la petite allure, soit première vitesse. Réglez le patin de profondeur et le toit de fraise, mettez le guidon à une hauteur convenable pour travailler le buste droit et les bras allongés le long du corps, lorsque la fraise travaille à la profondeur désirée. Ces opérations doivent se faire le moteur arrêté.

Pour mettre le moteur en marche, tirez les commandes rouge et verte en arrière et poussez la tringle bleue en avant de façon à débrayer le moteur d'avec la boîte de vitesse. Ouvrez légèrement les gaz au moyen de la manette de commande, ouvrez le robinet d'essence sous le réservoir et appelez l'essence au carburateur en appuyant sur le poussoir du flotteur pour noyer le carburateur.

Une fois ces opérations terminées, enroulez votre courroie de lancement sur la poulie de la turbine à air, la turbine devant tourner de gauche à droite vue de face, tirez une ou deux fois doucement pour aspirer de l'essence dans le carburateur, puis tirez brusquement pour provoquer un lancé du moteur. Une fois le moteur mis en route, réglez les gaz et fixez la courroie sur l'un des bras du guidon.

L'embrayage des roues motrices doit être le premier à effectuer en poussant la tringle rouge (de gauche à fond), ensuite celui de la fraise (tringle verte à droite). A ce moment-là, la fraise ne doit pas être en contact avec le sol. Les tringles peuvent être poussées à fond tranquillement pour l'embrayage, sans qu'il soit nécessaire de les enfoncer brusquement par un coup de la paume de la main sur la poignée de la tringle.

Pour la marche arrière, tirez la poignée de la tringle bleue (de gauche, à fond) en diminuant les gaz de façon à tourner lentement.

L'emploi du motoculteur **SIMAR** est facile pour qui veut suivre nos conseils et instructions. Nos motoculteurs sont construits de façon très robuste, permettant à chacun de les utiliser sans crainte. Pendant les premières heures de travail — vingt environ — surveillez la marche de votre moteur, évitez de l'emballer inutilement ou de le faire cogner ou cliqueter en le faisant travailler dur à un ralenti exagéré.

Descendez toujours doucement la fraise dans le sol, en augmentant au fur et à mesure les gaz. Ne laissez pas tomber brutalement la fraise sur le terrain, vous soumettriez les outils de la fraise à un effort trop violent et court qui risque de provoquer des ruptures soit aux ressorts, soit aux crochets.

Il n'est pas absolument nécessaire d'ouvrir tous les gaz pour travailler, cela dépend du terrain et de la profondeur du travail.

Une fois arrivé à l'extrémité de la ligne que vous cultivez, ramenez votre guidon au centre du motoculteur, débrayez le moteur en tirant la tringle rouge en arrière, **fermez complètement les gaz**, débrayez la fraise en tirant la tringle verte, soulevez la machine au-dessus du sol, remettez un peu de gaz pour avoir un ralenti normal.

Lorsque vous désirez tourner en marche avant, embrayez la tringle rouge ; les roues n'étant pas indépendantes automatiquement pour effectuer ce mouvement, vous pouvez si vous le désirez, débrayer une roue, en vous servant de la couronne de déblocage (voir chapitre : roues motrices). Une fois en place, dans la ligne suivante, débrayez en tirant la tringle rouge en arrière.

Si vous utilisez la marche arrière pour tourner, ce qui est de beaucoup le meilleur, vous tirez en arrière la poignée de la tringle bleue, et la roue droite se débrayant d'elle-même, votre machine se met à

tourner sur place. Placez votre guidon à gauche ou à droite de la machine pour ne pas marcher sur le sol fraisé. Soulevez légèrement la fraise et embrayez vos commandes comme indiqué ci-dessus, n'ouvrez les gaz qu'en faisant pénétrer la fraise dans le sol. Tous les mouvements expliqués longuement dans ce chapitre doivent être exécutés vivement sans précipitation excessive et sans nervosité.

Pour arrêter le motoculteur, débrayez les tringles, fermez les gaz en abaissant la manette de commande des gaz et fermez le robinet d'essence de votre réservoir.

Lorsque le travail est terminé, nettoyez votre machine en passant un chiffon pour enlever la poussière. Mettez un peu d'huile sur les parties non vernies. Si vous mettez votre motoculteur dans une grange ou un dépôt où il y a beaucoup de poussière, recouvrez-le de sacs ou d'une bâche. **Entretenir sa machine c'est lui résERVER une longue vie de travail et elle ne nécessite pas tout le pénible entretien d'une bête de trait.**

MARCHE A L'ESSENCE LOURDE

Il est possible sur le motoculteur 55 d'employer un carburant **spécial de marques désignées ci-dessous**. Les résultats sont bons au point de vue puissance et marche: **augmentez simplement la dose d'huile pour la lubrification du moteur, mettez 8% au lieu de 6% d'huile**. Un réservoir auxiliaire est nécessaire pour l'essence destinée à permettre le départ à froid, ainsi qu'un gicleur à plus grand orifice, remplaçant celui monté ordinairement sur nos carburateurs. Une vis spéciale N° 26 pour la cuve, permet de vidanger rapidement la cuve du carburateur, sans qu'une clé soit nécessaire pour cette opération. Il convient de vidanger la cuve du carburant qu'elle contient chaque fois que l'on prévoit un nouveau départ à l'essence.

Nous vous prescrivons exclusivement l'emploi des essences lourdes de marques suivantes :

WHITE SPIRIT (Standard) — SHELL 31 — PETROVAL,
c'est-à-dire des combustibles distillant de 150° à 210° mais sans queue de distillation au-dessus de cette température.

Notre garantie cesse pour les machines qui sont employées avec d'autres espèces de pétrole que celles essayées et acceptées par nous.

En France, sans aucune modification, l'on peut travailler à l'essence poids lourd.

RECOMMANDATIONS ET AVIS POUR LES MOTOCULTEURS SIMAR

Le fait de ne pas graisser suffisamment ou même d'utiliser n'importe quelle huile pour le moteur ou pour la boîte de vitesses, cause une **USURE RAPIDE ET IMMÉDIATE** soit du moteur, soit de la boîte des vitesses.

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**.

Utilisez donc les huiles que nous vous recommandons, que nous avons expérimentées sur nos bancs d'essais et cela en toute indépendance avec les Maisons fournissant ces huiles. Nous nous faisons un devoir d'insister sur ce point, afin d'éviter que de graves ennuis surviennent à votre machine et pour que toujours elle vous donne entière satisfaction.

Rappelez-vous que la première vitesse ou petite vitesse doit être utilisée pour les labours profonds, tandis que les fraisages superficiels, les binages, le fauchage, etc., pourront s'effectuer en deuxième vitesse ou grande vitesse, laquelle double la première vitesse du motoculteur. De nombreux travaux peuvent être exécutés avec les motoculteurs, il suffit de savoir adapter sa machine au terrain que l'on doit cultiver. Utilisez le plus souvent possible la marche arrière qui est un des gros avantages de votre motoculteur et qui vous facilitera dans l'exécution de vos différents travaux.

RAPPELEZ-VOUS QUE L'EMPLOI DE LA MARCHE ARRIÈRE DOIT TOUJOURS SE FAIRE LE MOTEUR AU RALENTI.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

- 1) Si vous désirez un renseignement adressez-vous à votre Agent régional ou à défaut de celui-ci à l'Agent général de **SIMAR**.
- 2) Expliquez clairement sur quoi vous désirez être renseigné.
- 3) Donnez votre adresse exacte pour que la réponse puisse vous parvenir sans délai.
- 4) Rappelez-vous que la droite et la gauche de votre machine sont votre droite et votre gauche **lorsque vous êtes en position de travail à votre motoculteur**.
- 5) Si vous commandez des pièces de rechange, écrivez lisiblement et en indiquant le numéro exact des pièces d'après la liste de pièces de rechange, ainsi que le type de votre motoculteur et son numéro propre inscrit sur la plaque de matricule en avant du moteur.