

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 MARCHÉ 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 I. 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 incombant 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 :**

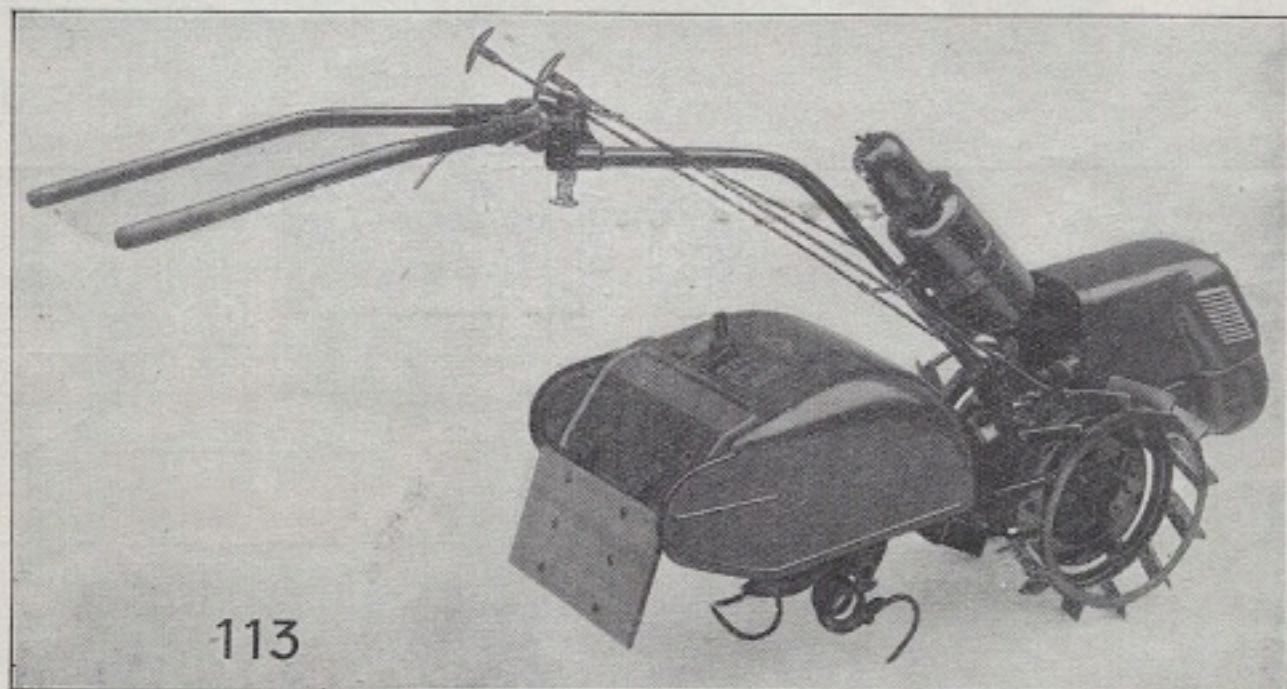
1. Indiquer le numéro de votre motoculteur.
2. Le numéro exact de la pièce.
3. La désignation exacte telle qu'elle est mentionnée sur le catalogue.
4. L'adresse exacte à laquelle l'expédition doit être faite.
5. La gauche et la droite de la machine sont la gauche et la droite du conducteur se tenant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



113

Motoculteur C 30 normal

PLANCHE No 1

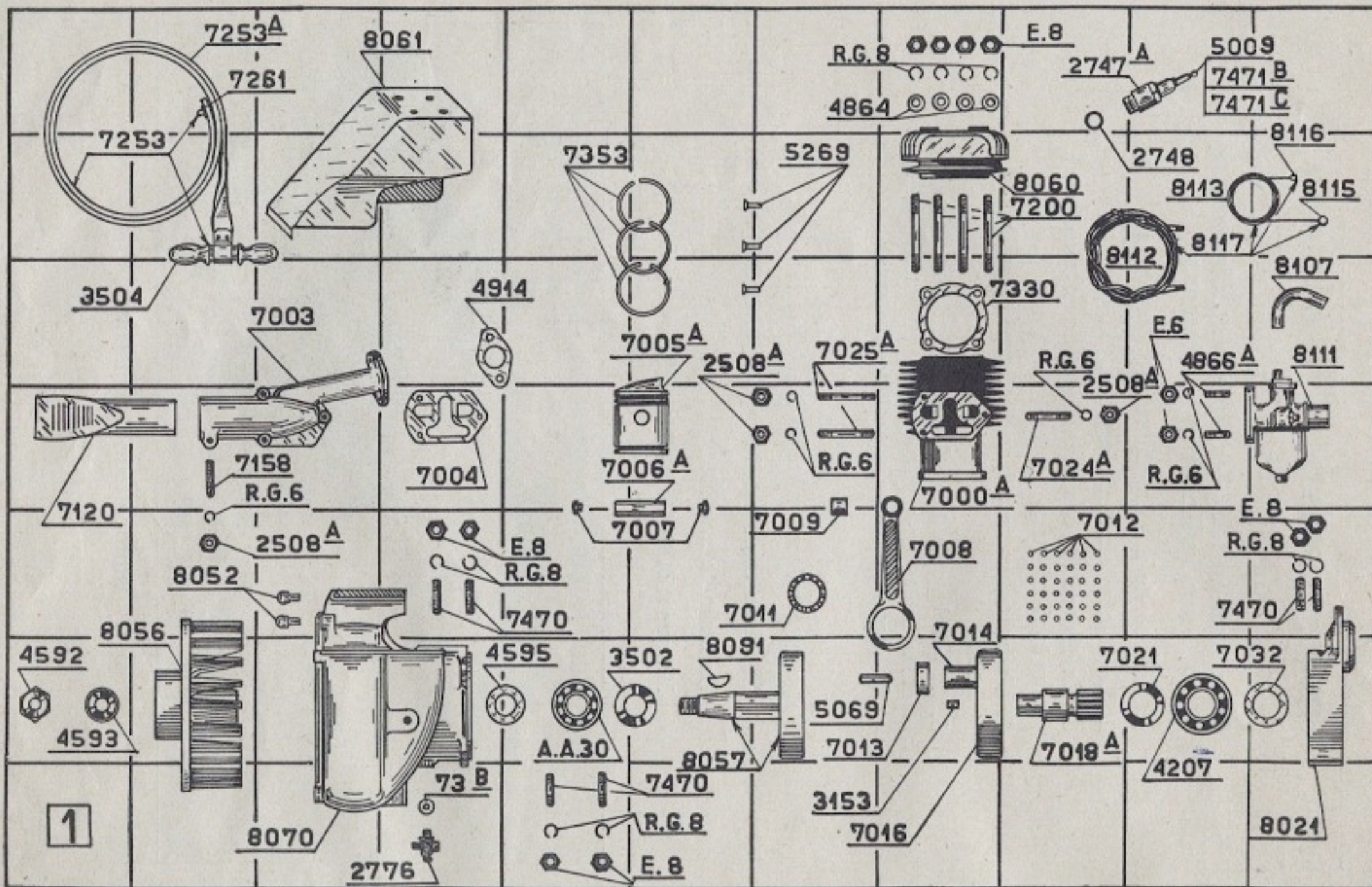


PLANCHE N° 1

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	A450	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	A455	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	A485	255	7024A	Goujon court fixation échap. 6 x 51	1	.....	10
73B	Joint du robinet de vidange	1	A522	1	7025A	Goujon long fixation échap. 6 x 68	2	.....	14
2508A	Ecrou de 6 mm. de diam. (bronze)	4	.....	4	7032	Joint feutre dans carter moteur arr.	1	A491	2
2747A	Bougie d'allumage	1	E725	110	7120	Tube d'échappement	1	A120	240
2748	Joint de la bougie	1	.....	3	7158	Goujon serrage tube échap. 6 x 42	1	.....	8
2776	Robinet de vidange du moteur	1	A522	42	7200	Goujon serrage culasse 8 x 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	A487	290	7330	Joint cuivre-amiante culasse moteur	1	A149	15
4592	Ecrou serrage turbine, 18 mm. pas 1,5	1	A470	40	7353	Segment pour piston moteur	3	A300	10
4593	Rondelle plate sur turbine 18,5 x 36 x 3	1	A435	16	7470	Goujon serr. cylindre et tôle 8 x 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 x 20 x 2	4	.....	3	7471C	Doigt pour bougie Champion	1	.....	3
4866A	Goujon fixat. carburateur 6 x 31	2	.....	5	8021	Carter moteur arrière	1	.....	2341
4914	Joint cuivre entre carb. et pipe	1	A150	6	8052	Ergot retenue capot moteur	2	.....	10
5009	Doigt de la bougie « LODGE »	1	.....	4	8056	Turbine à air	1	A510	4800
5069	Cheville de blocage de l'axe d'accoupl.	1	A465	23	8057	Volant moteur côté turbine	1	A433	3040
5269	Ergot-arrêt segment du piston	3	A370	1,5	8060	Culasse du cylindre	1	A105	2460
7000A	Cylindre du moteur	1	A1	3025	8061	Canal d'air	1	.....	625
7003	Pipe admission-échappement	1	.....	1140	8070	Carter moteur côté turbine	1	A521	8150
7004	Joint cuivre-amiante pour pipe	1	A145	15	8091	Clavette woodruff sur axe moteur	1	.....	8
7005A	Piston moteur <i>ap. 203a</i>	1	A200	280	8107	Tube support de gaine Bowden	1	.....	70
7006A	Axe de piston moteur	1	A350	55	8111	Carburateur « AMAL »	1	E200	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	A400	16	8115	Pastille du câble dans manette	1	.....	3
7011	Cage à galets	1	A426	20	8116	Arrêt du câble dans carburateur	1	.....	2
7012	Galet de roulement	36	A415	1	8117	Commande complète (gaine et câble)	1	6575	150
7013	Bague de roulement	1	A421	45					

PLANCHE N° 2

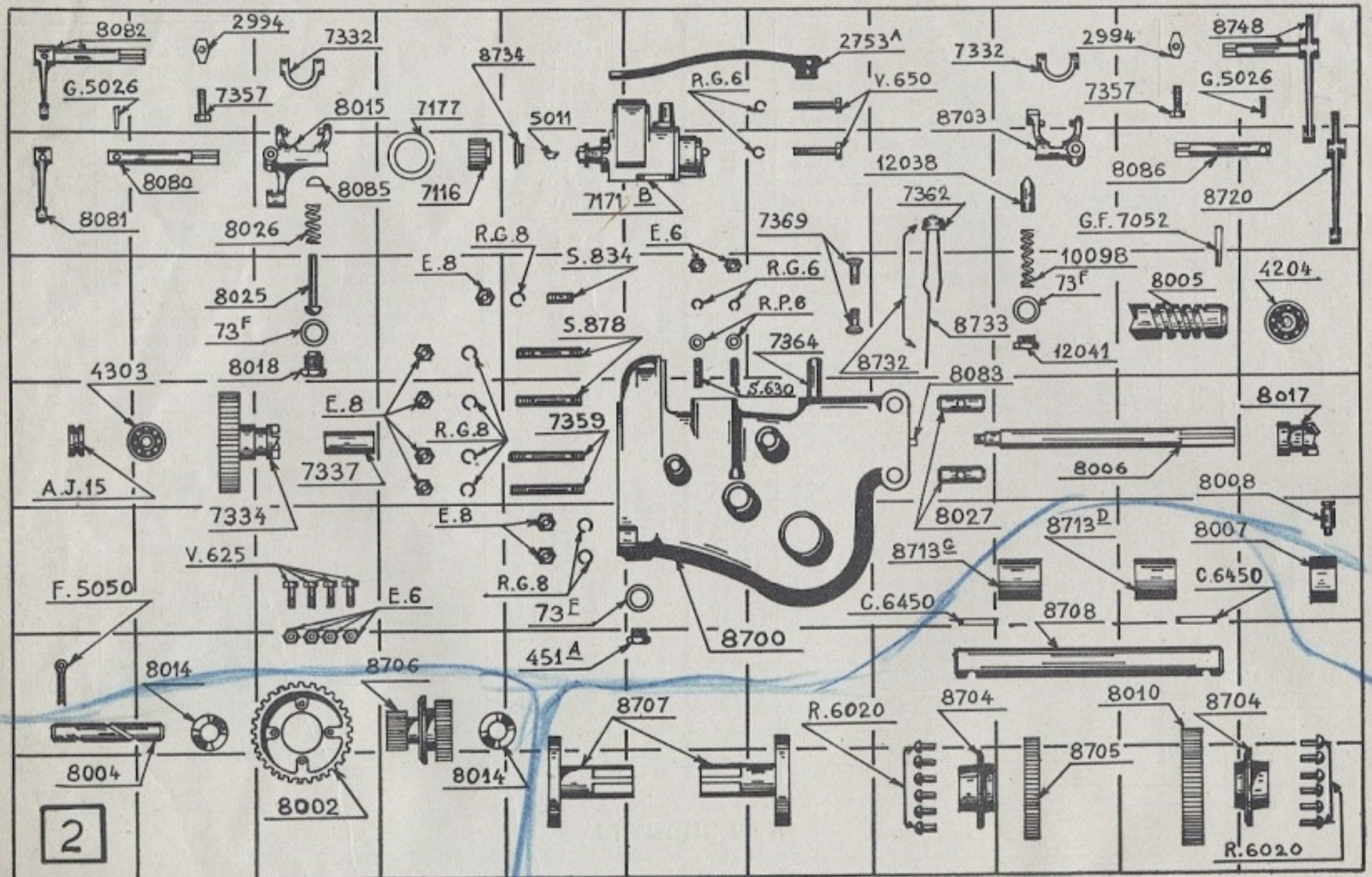


PLANCHE N° 2

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	B.71..	620
R.G. 6	Rondelle Grower de 6 mm.	4	.....	1	8006	Axe de la douille vis sans fin	1	B.2..	720
R.P. 6	Rondelle plate de 6 mm.	2	.....	2	8007	Bague de butée de roulement vis sans fin	1	B.150..	185
E. 8	Ecrou de 8 mm. de diamètre S.I. . . .	7	.....	7	8008	Arrêt de la bague 8007	1	B.150..	22
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	7	.....	1	8010	Engrenage sur arbre des roues	1	B.150..	1030
A.J. 15	Butée à billes S.R.O. sur arbre vis sans fin	1	B.11..	65	8014	Rondelle butée sur axe 8004	2	B.250..	20
73F	Joint fibre sous bouchon 451A et autr.	3	A.532	1	8015	Fourchette débrayage engrenage réducteur	1	B.621..	280
451A	Bouchon de vidange d'huile du carter	1	A.572	40	8017	Manchon accouplement sur axe vis sans fin	1	B.85..	250
V. 625	Vis six pans assemblage couronne et moyeu	4	.....	9	8018	Bouchon appui du ressort fourchette	1	B.640..	60
S. 630	Goujon serrage de la magnéto	2	.....	6	8025	Pivot du ressort de débrayage fourchette	1	B.630..	32
V. 650	Vis six pans fixation de la magnéto	2	.....	14	8026	Ressort de débrayage (appui fourchette)	1	B.635..	12
VS. 834	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	1	.....	12	8027	Tourillon attache queue de fraise	2	A.575..	120
S. 878	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	2	.....	30	8080	Axe fourchette de débrayage engrenage réducteur	1	B.600..	160
2753A	Câble à haute tension avec prise	1	E.340	30	8081	Levier débrayage engrenage réducteur	1	B.611..	80
2994	Arrêt de la vis serrage de la fourchette	2	B.650..	3	8082	Axe et levier débrayage assemblés	1	B.616..	245
4204	Roulement à billes sur axe vis sans fin	1	B.15..	110	8083	Cheville centrage carter de fraise	1	.....	12
4303	Roulement à billes sur axe vis sans fin	1	.....	120	8085	Appui du ressort de débrayage	1	B.651..	5
5011	Clavette sur axe magnéto	1	.....	3	8086	Axe fourchette débrayage fraise	1	B.600..	135
G. 5026	Goupille conique fixation fourchette	2	.....	6	8700	Carter vitesse	1	A.16..	13900
F. 5050	Goupille fendue arrêt axe 8004	1	.....	5	8703	Fourchette débrayage fraise	1	B.730..	220
R. 6020	River d'assemblage 8705-8010-8704	12	.....	10	8704	Moyeu des engrenages	2	B.470..	670
C. 6450	Clavette sur arbre des roues	2	.....	11	8705	Engrenage sur arbre des roues	1	B.480..	670
G.F.7052	Goupille conique fendue	1	B.150..	16	8706	Moyeu pignon de la roue bronze	1	B.211..	1220
7116	Pignon commande de la magnéto	1	B.111..	80	8707	Moyeu à plateau entraîneur	2	B.460..	1060
7171B	Magnéto Bosch	1	.....	2050	8708	Arbre des roues motrices	1	B.401..	1800
7177	Joint cuir de la magnéto	1	B.100..	3	8713D	Coussinet arbre des roues (droite)	1	B.431..	140
7332	Coulisseau dans la fourchette embrayage	2	B.625..	55	8713G	Coussinet arbre des roues (gauche)	1	B.431..	140
7334	Engrenage réducteur	1	.....	1290	8720	Levier débrayage fraise	1	B.720..	155
7337	Douille bronze dans engrenage réducteur	1	B.50..	65	8732	Jauge d'huile complète.	1	C.665..	45
7357	Vis serrage de la fourchette	2	B.645..	17	8733	Tige de la jauge d'huile	1	.....	30
7359	Goujon assemblage carter moteur et vitesse	2	.....	35	8734	Projecteur d'huile	1	B.185..	30
7362	Chapeau de la jauge d'huile	1	.....	15	8748	Levier et axe débrayage fraise (assemblage)	1	B.725..	285
7364	Tube de la jauge d'huile sur carter	1	C.655..	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	B.221..	950	12041	Bouchon d'appui du ressort d'arrêt	1	.....	30
8004	Axe de la roue hélicoïdale	1	B.300..	325					

PLANCHE N° 3

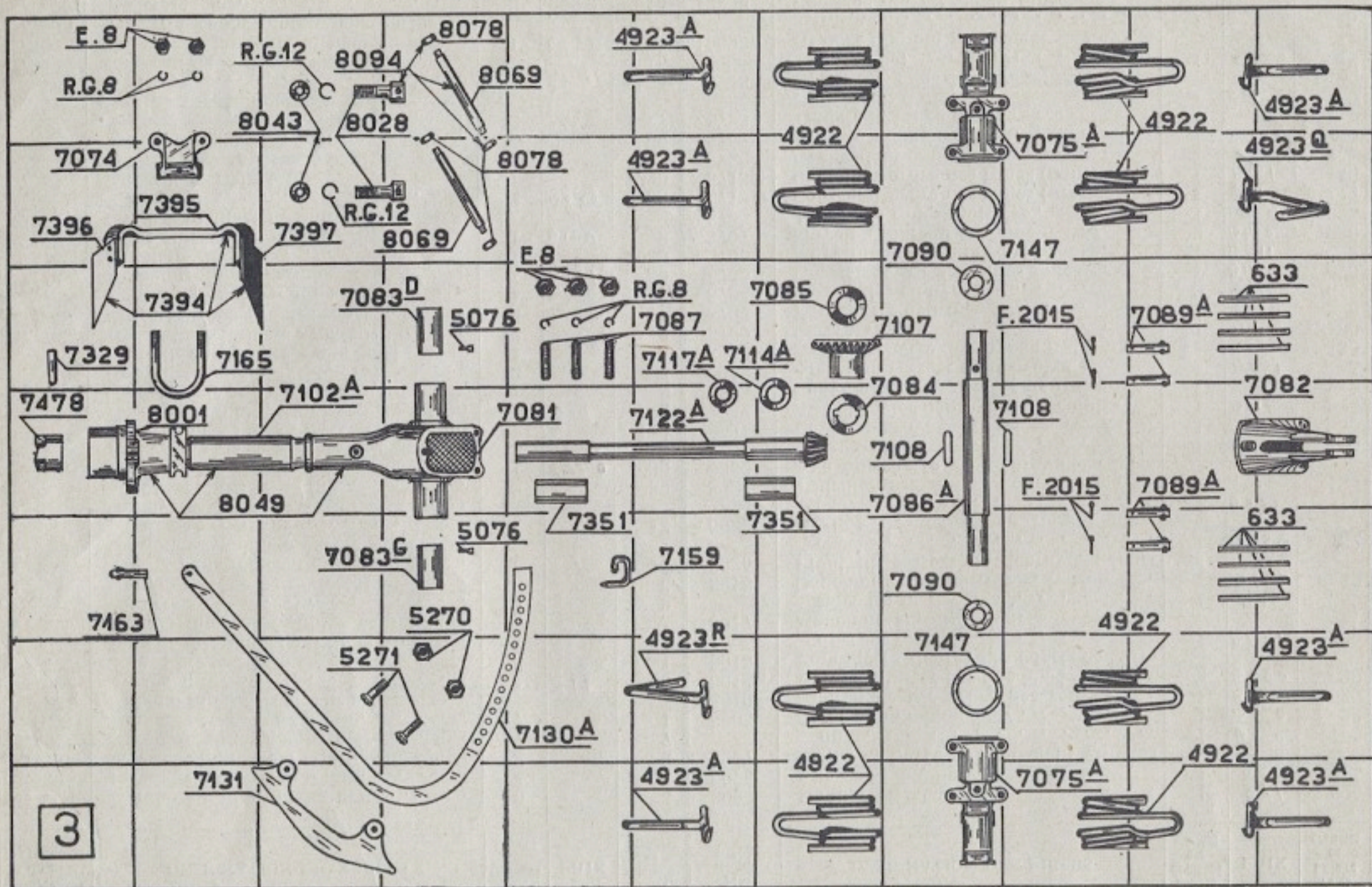


PLANCHE N° 3

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	B.335	20
R.G. 12	Supprimée pour la série C 3. . . . .	—	.....	—	7117A	Rondelle butée devant coussinet	1	B.330	35
633	Goupille arrêt du ressort	8	.....	6	7122A	Arbre pignon conique de la fraise	1	B.211	900
F. 2015	Goupille fendue s/axe moyeu fraise	4	.....	2	7130A	Patin de profondeur	1	C.101	1120
4922	Ressort de fraise	8	.....	570	7131	Sabot du patin de profondeur	1	C.110	900
4923A	Crochet centre de la fraise	6	.....	190	7147	Joint cuir s/moyeux de la fraise. . . .	2	C.300	3
4923Q	Crochet incliné à gauche	1	.....	190	7159	Verrou du patin de profondeur	1	C.115	40
4923R	Crochet incliné à droite	1	.....	190	7163	Axe pivot du patin de profondeur	1	C.125	15
5076	Arrêt pour coussinet 7083D et G	2	B.300	3	7165	Etrier fixat. support du toit	1	C.120	70
5270	Ecrou spécial de 8 mm. pour sabot	2	C.130	6	7329	Goupille conique fixt. manchon 8 × 42	1	.....	15
5271	Vis spéciale 8 × 35 pour sabot	2	C.132	20	7351	Coussinet du pignon conique	2	B.320	130
7074	Bride support du toit de fraise	1	C.215	150	7394	Remplacé par 8126 . . . . .	—	.....	—
7075A	Moyeu de fraise = porte-ressorts =	2	C.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	C.21	950	7397	Racloir de droite (seul).	1	.....	140
7083D	Coussinet droite de l'arbre de fraise	1	B.360	110	7478	Manchon fixe d'accouplement	1	B.300	185
7083G	Coussinet gauche de l'arbre de fraise	1	B.360	110	8001	Bride du carter de fraise (seule)	1	C.20	1280
7084	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	B.370	12	8028	Vis de fixation du carter de fraise	2	.....	75
7085	Rondelle bronze dans carter de fraise	1	B.376	15	8043	Rondelle plate sous vis 8028	2	.....	7
7086A	Arbre de la fraise	1	B.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	C.90	22	8078	Bouton d'arrêt de la broche	4	.....	5
7090	Joint dans moyeux de fraise	2	C.30	4	8094	Broche, bouton et vis assemblés	2	.....	155
7102A	Tube du carter de fraise (seul)	1	.....	1100	8125	Traverse du décrotoir (seule)	1	.....	500
7107	Couronne conique de la fraise	1	B.351	610	8126	Décrotoir complet assemblé	1	.....	820

PLANCHE N° 4

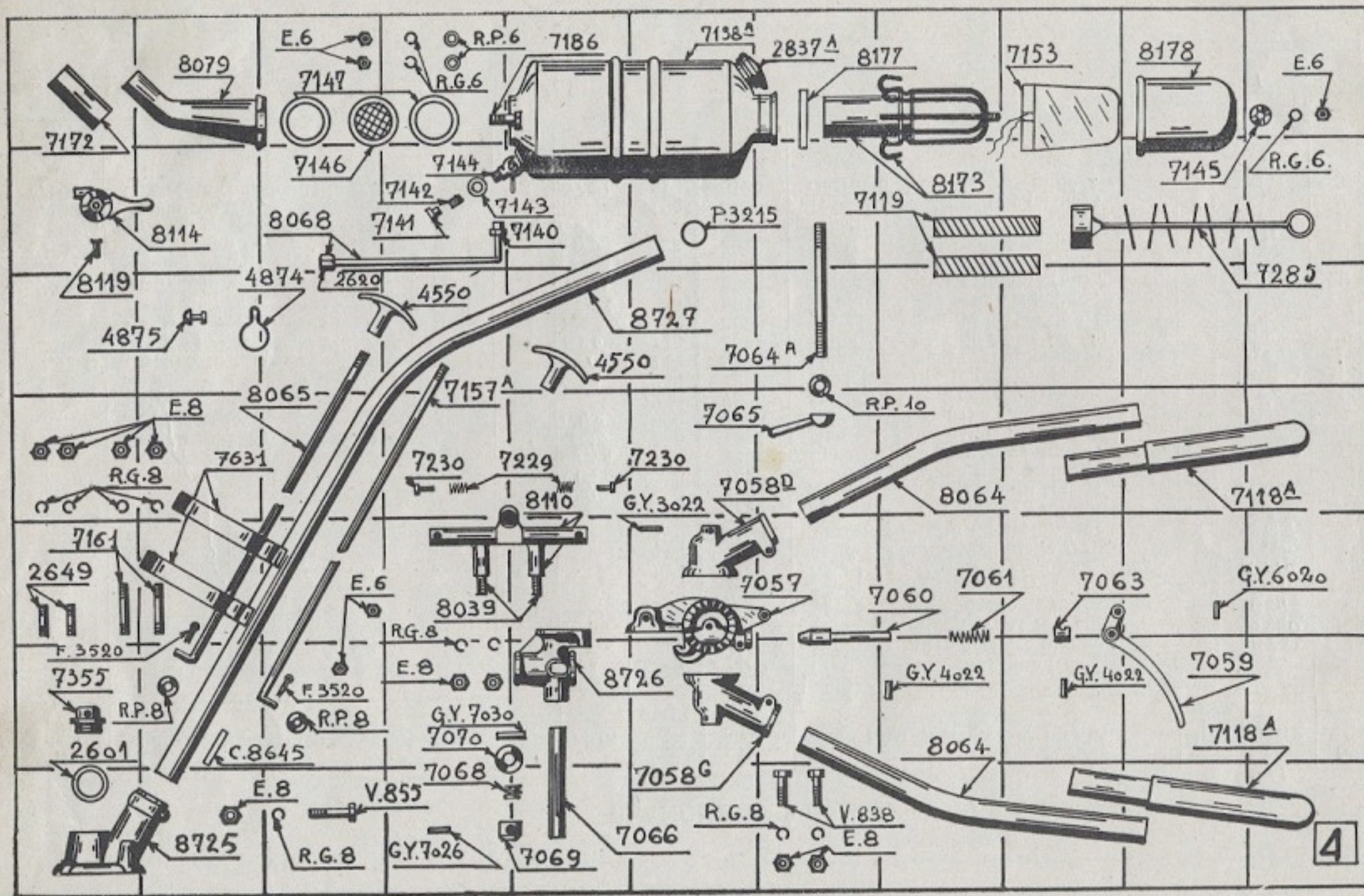


PLANCHE N° 4

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	<i>C.570</i>	140
R.P. 6	Rondelle plate de 6 mm.	2	.....	3	7119	Lanière chanvre sous réservoir essence	2	<i>F.15</i>	12
E. 8	Ecrou de 8 mm. S.I.	9	.....	7	7138A	Réservoir essence complet	1	<i>F.20</i>	1855
R.G. 8	Rondelle Grower de 8 mm.	9	.....	1	7140	Ecrou raccord au réservoir sur tube essence	1	<i>F.70</i>	15
R.P. 8	Rondelle plate de 8 mm.	2	.....	2,5		Support du filtre à essence	1	<i>F.70</i>	3
R.P. 10	Rondelle plate de 10 mm.	1	.....	6	7141	Filtre à essence	1	<i>F.70</i>	1
S. 838	Goujon court fixation raccord inf. guidon	2	.....	2	7143	Joint cuivre du filtre essence	1	<i>F.20</i>	1
V. 838	Vis six pans serrage mancheron	2	.....	20	7144	Robinet essence complet	1	<i>F.25</i>	80
V. 855	Vis six pans serrage tube de guidon	1	.....	26	7145	Rondelle plate sur cloche protection	1	.....	10
S. 866	Goujon long fixation raccord inférieur guidon	2	.....	23	7146	Tamis du filtre à air	1	<i>F.105</i>	18
2601	Joint fibre sous bouchon remplissage carter	1	.....	5	7147	Joint cuir dans raccord filtre à air	2	<i>C.80</i>	6
2620	Ecrou raccord sur tube essence au carburateur	1	<i>F.71</i>	5	7153	Sac en toile sur crépine	1	<i>F.130</i>	14
2649	Voir sous S. 838. . . . .	—	.....	—	7157A	Tringle commande embrayage vitesse	1	<i>C.515</i>	540
2837A	Bouchon remplissage réservoir	1	<i>F.25</i>	20	7161	Voir sous S. 866 . . . . .	—	.....	—
G Y.3022	Goupille cyl. arrêt du tirant 7064A	1	.....	2	7172	Raccord caoutchouc filtre à air	1	<i>F.45</i>	70
P. 3215	Pastille d'obturation tube guidon	1	.....	2	7186	Goujon serrage raccord filtre à air	2	.....	14
F. 3520	Goupille fendue sur tringle débrayage	2	.....	2	7229	Ressort du piston-frein tringle embrayage	2	.....	5
G Y.4022	Goupille cylindrique arrêt axe et douille verrou	2	.....	2	7230	Piston-frein de tringle embrayage	2	.....	4
4550	Poignée pour tringle débrayage	2	<i>C.535</i>	110	7285	Grappin du filtre à air complet	1	<i>F.100</i>	70
4874	Collier guide pour câble Bowden	1	.....	25	7355	Bouchon remplissage du carter vitesse	1	.....	150
4875	Vis serrage du collier 4874	1	.....	5	7631	Collier serrage du réservoir	2	.....	70
G Y.6020	Goupille cyl. pivot du levier 7059	1	.....	4	8039	Pied du support des tringles de commande	2	.....	48
G Y.7026	Goupille cyl. arrêt de la bague 7069	1	.....	8	8064	Mancheron du guidon (tube acier)	2	<i>C.541</i>	635
G Y.7030	Goupille cyl. arrêt sur axe 7066	1	.....	8	8065	Tringle commande débrayage de fraise	1	<i>C.515</i>	450
7057	Verrou du guidon	1	<i>C.620</i>	750	8068	Tube essence complet avec écrous raccord	1	<i>F.80</i>	70
7058D	Raccord droite du mancheron guidon	1	<i>C.546</i>	420	8079	Raccord en fonte du filtre à air	1	<i>F.40</i>	770
7058G	Raccord gauche du mancheron guidon	1	<i>C.546</i>	420	8110	Support des commandes complet	1	.....	360
7059	Levier de la tige verrou guidon	1	<i>C.628</i>	130	8114	Manette commandé carburat. compl.	1	<i>C.579</i>	140
7060	Tige du verrou guidon	1	<i>C.625</i>	70	8119	Vis de serrage du collier manette Bowden	1	.....	5
7061	Ressort de la tige verrou guidon	1	<i>C.631</i>	10	8173	Crépine du filtre à air complète <i>Quilla</i>	1	.....	300
7063	Douille butée du ressort de verrou	1	<i>C.623</i>	10	8177	Joint sous crépine du filtre à air	1	<i>F.130</i>	3
7064A	Axe-tirant des raccords manchérons	1	<i>C.565</i>	98	8178	Cloche-protection du filtre à air	1	<i>F.120</i>	310
7065	Manette serrage du tirant	1	<i>C.565</i>	55	C. 8645	Clavette guidage du tube de guidon	1	.....	17
7066	Axe pivotement verrou guidon	1	<i>C.640</i>	190	8725	Raccord inférieur du guidon	1	<i>C.600</i>	1400
7068	Ressort-frein du verrou guidon	1	<i>C.643</i>	8	8726	Raccord supérieur du guidon	1	.....	880
7069	Bague-butée sur axe 7066	1	.....	75	8727	Tube du guidon	1	<i>C.541</i>	3000

PLANCHE N° 5

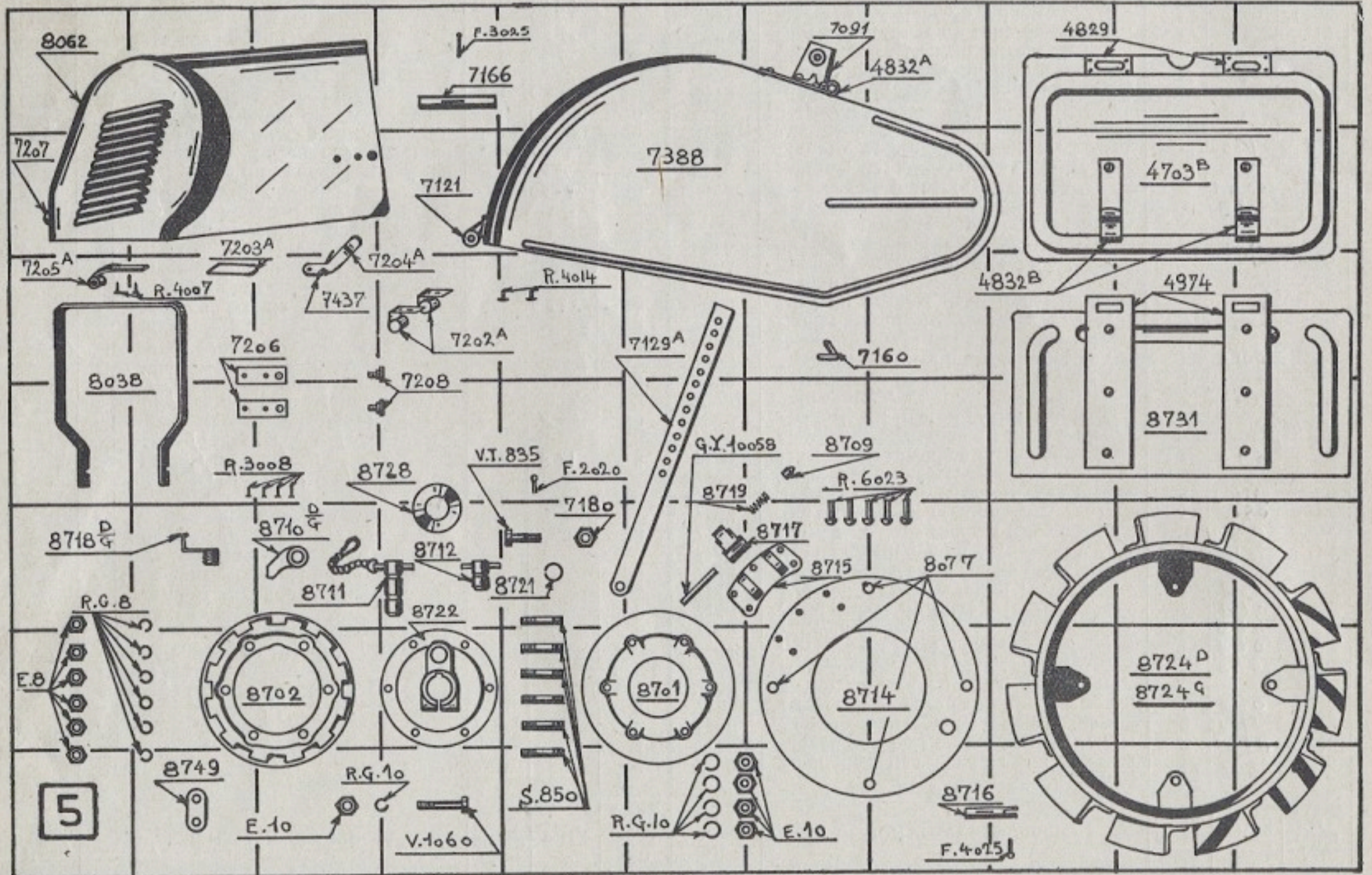


PLANCHE N° 5

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	6325	20
R. 3008	Rivet patte fixation capot moteur	8	.....	3	8701	Joue pour roue motrice	2	6300	1730
F. 3025	Goupille fendue fixant axe 7166	1	.....	3,5	8702	Joue à rochet de la roue motrice	2	6350	1750
R. 4007	Rivet assemblage plaquette renfort	2	.....	4	8709	Arrêt du verrou	2	6370	5
R. 4014	Rivet patte fixation support capot moteur	2	.....	5	8710D	Cliquet droite de la joue à rochet	1	6375	130
F. 4025	Goupille fendue sur axe cliquet roue	2	.....	3	8710G	Cliquet gauche de la joue à rochet	1	6375	130
4703B	Tablier tôle du toit de fraise (complet)	1	.....	1010	8711	Broche verrou pour plateau entraîneur	1	8413	170
4829	Oeillet pour charnière tablier	2	6240	15	8712	Bouchon	1	8412	70
4832A	Crochet fixation-tablier toit de fraise.	2	6230	70	8714	Disque sur verrou des roues	4	.....	1250
4832B	Crochet fixat. planchette aplanisseuse	2	6250	75	8715	Support du verrou	2	6355	325
4974	Ferrure pour planchette aplanisseuse.	2	6360	170	8716	Axe du cliquet	2	6330	70
R. 6023	Rivet d'assemblage pour 8714 et 8715	10	.....	7	8717	Verrou des roues motrices	2	6360	130
7091	Cage verrou du toit de fraise	1	6325	380	8718D	Ressort du cliquet droite	1	6380	8
7121	Bride d'assemblage du toit de fraise	1	6220	175	8718G	Ressort du cliquet gauche	1	6380	8
7129A	Crémaillère du toit de fraise	1	6201	475	8719	Ressort de l'arrêt du verrou	2	6365	1
7160	Verrou du toit de fraise s/crémaillère	1	6205	40	8721	Anneau-ressort de la broche-verrou	2	.....	2
7166	Axe de pivotement toit de fraise	1	6210	80	8722	Moyeu sur arbre des roues	2	8421	1900
7180	Ecrou crénelé sur pivot	1	.....	7	8724D	Roue amovible droite	1	.....	4920
7202A	Patte fixation support capot moteur	2	.....	20	8724G	Roue amovible gauche	1	.....	4920
7203A	Boucle verrou du capot moteur	1	.....	12	8728	Rondelle bronze sous moyeu	2	.....	20
7204A	Levier fermeture du capot moteur.	1	.....	60	8731	Planche aplanisseuse en tôle	1	.....	1450
7205A	Patte fixation capot	1	.....	25	8749	Plaque d'attache du bouchon-verrou	2	8415	7
					G. Y10058	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° être de qualité supérieure ;
- 2° être mi-fluide pour moteur ;
- 3° 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 MOBILOIL 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.

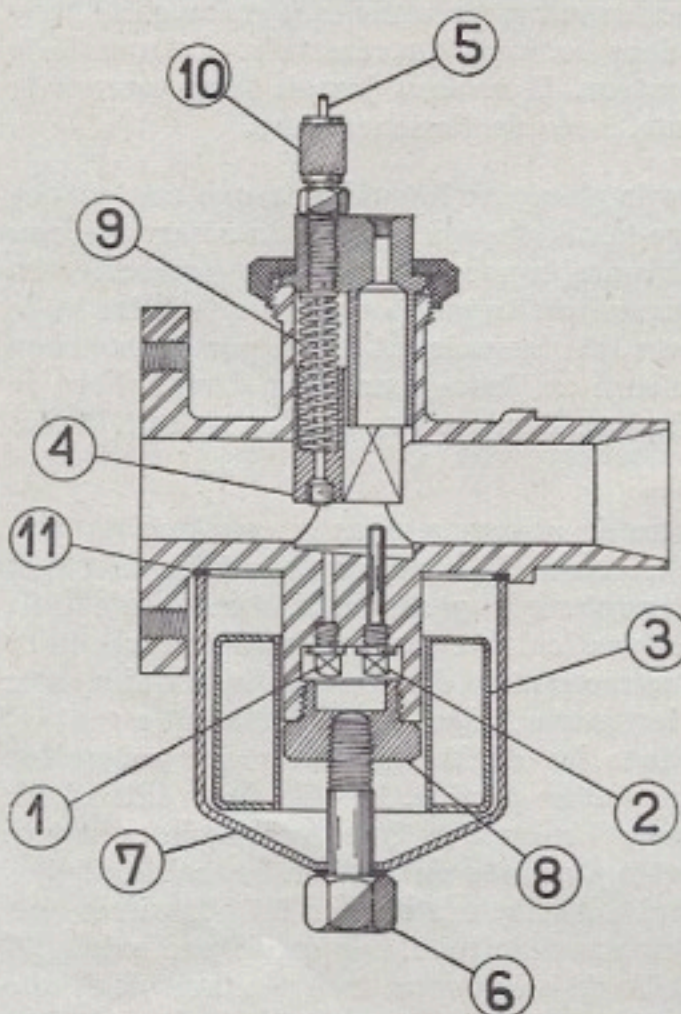
FILTRE A AIR. — Au centre du réservoir, dans le sens longitudinal, se trouve un tube servant de filtre à air; à l'intérieur de ce tube se trouve une tige munie de grappins pour retenir la paille de bois imbibée d'huile de poisson ou de colza placée dans le tube. La partie supérieure de ce filtre est fermée par une crépine recouverte d'un sac de toile qui a pour but de filtrer l'air aspiré par le moteur. Une cloche métallique protège la crépine de la pluie et de tous les dégâts éventuels qui pourraient détériorer le sac de toile recouvrant la crépine. **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 abimer le joint de cuivre-amiante se trouvant entre le carburateur et la pipe. On peut alors incliner la partie inférieure du carburateur vers l'extérieur de la machine et enlever la cuve sans difficulté.



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 abimer le joint de cuivre-amiante se trouvant entre le carburateur et la pipe. On peut alors incliner

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 $\frac{3}{10}$ 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 brûtant 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 embiayage à clabots. 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'enfoncé 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.

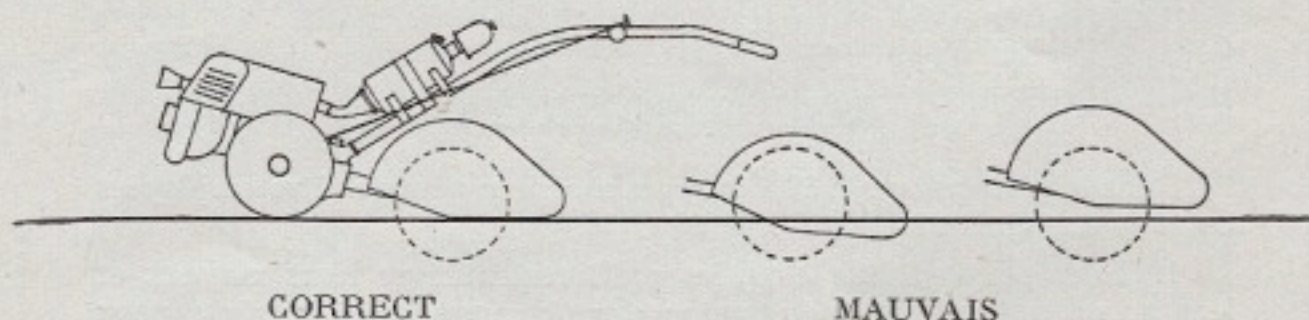
COMMANDE DES GAZ. — Au-dessus des deux tringles d'embrayage, au centre du support des commandes, se trouve la manette de commande des gaz. En élevant cette manette, on ouvre le passage des gaz au carburateur ; en l'abaissant on ferme le passage et arrête le moteur.

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 enfoncée 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 mancherons 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.

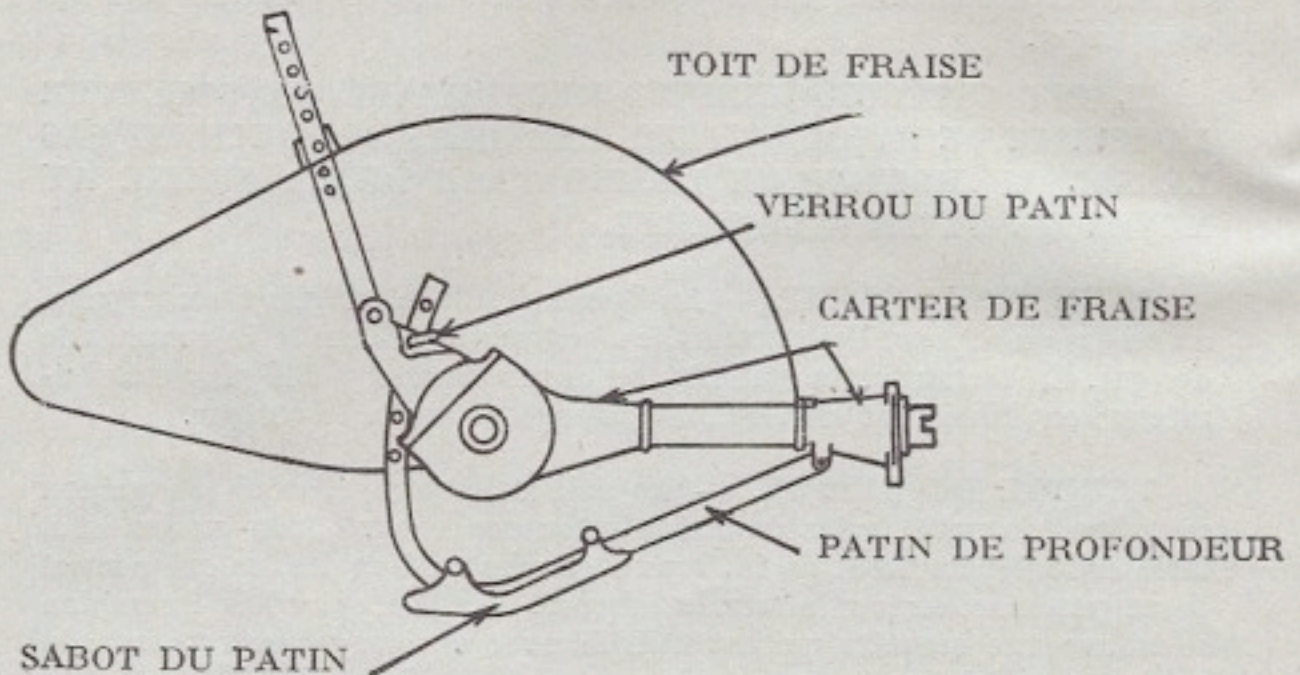
Une fois le travail terminé, nettoyer le motoculteur en passant un chiffon pour enlever la poussière. Passer ensuite un peu d'huile sur les parties non vernies. Si le motoculteur doit rester dans une grange ou un dépôt dans lequel il y a beaucoup de poussière, il est recommandé de le recouvrir de sacs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

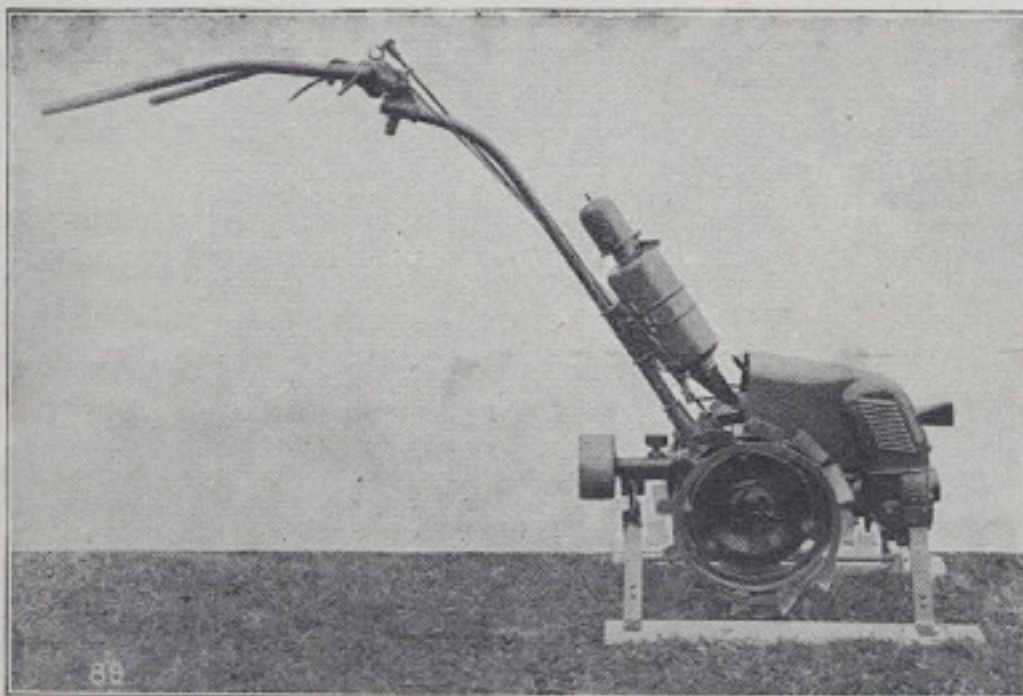
ACCESSOIRES DU MOTOCULTEUR C 30

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.

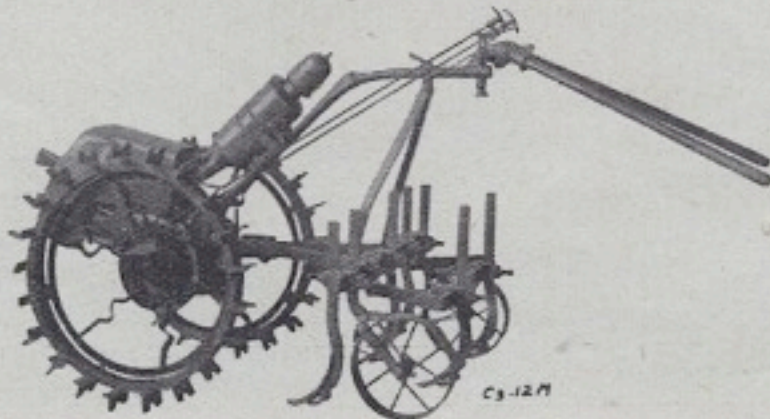
FRAISE A SARCLER. — Cette fraise accessoire composée d'outils et de ressorts spéciaux travaille sur une largeur de 50 cm. La profondeur varie de 4 à 12 cm.; cet appareil permet de travailler dans la vigne à cause de la faible hauteur de son toit qui peut passer sous les cornes des souches. La fraise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

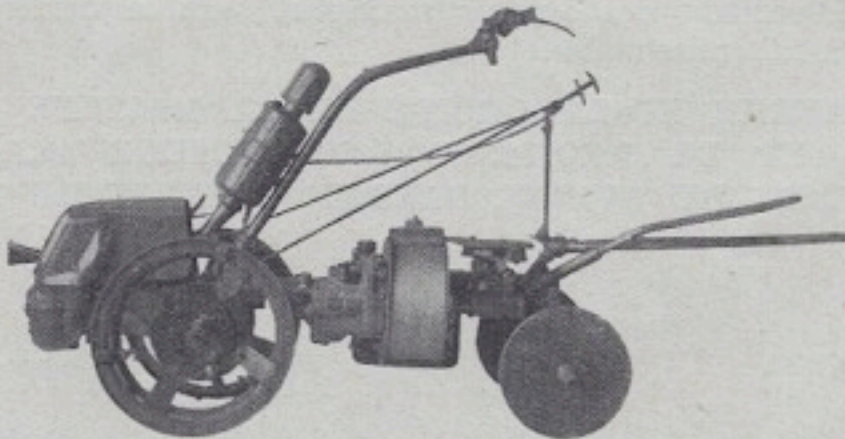
SARCLEUSE LÉGÈRE. — Cet appareil s'adapte au motoculteur d'une façon rigide et permet de l'utiliser comme tracteur léger de jardin.



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 sarceuse 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 gazons 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 PANNES 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 $\frac{3}{10}$ 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 crépine 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 crépine 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-amiante.

32. Nettoyer la magnéto, sans l'enlever; ne pas la laver à l'alcool ou à la benzine. **NE JAMAIS DÉMONTÉ 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 au doigt de la bougie	Etincelle trop faible	1
				Court-circuit à la bougie	2
				Court-circuit sur le câble	3
		Pas d'étincelle à la bougie	Pas d'étincelle au doigt de la bougie	Porcelaine bougie cassée.	4
				Bougie encrassée	2
	L'essence n'arrive pas au carburateur	Robinet ouvert	Réservoir plein	Bougie mouillée	5
				Levier de rupture grippé	6
				Vis platinées encrassées	7
				Mauvais contacts.	8
				Charbons encrassés	8
Le moteur bafouille et s'arrête			Robinet fermé	9	
			Réservoir 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 calaminé	20	
				Bougie défectueuse	4	
				Jeu dans la bielle	21	
Le moteur marche sur quatre temps				Magnéto mal calée	22	
				Excès d'huile	23	
				Mauvaise carburation	19	
				Gicleur trop gros	24	
Le moteur s'arrête brusquement	Etincelle à la bougie	Il y a de la compression	Le carburateur fonctionne	Plus d'essence	10	
				Graissage insuffisant	18	
				Commande bowden grippée	25	
		Il n'y a pas de compression	Le carburateur ne fonc- tionne pas	Commande carburateur dessoudée	26	
				Raccord essence bouché	27	
				Gicleur bouché	16	
	Il y a de l'essence dans le réservoir	Pas d'étincelle à la bougie	Pas d'étincelle à la magnéto	Flotteur collé	15	
				Segments collés	28	
				Robinet purgeur ouvert	29	
		Pas d'étincelle à la bougie	Etincelle à la magnéto	Levier de rupture libre	Perte au cylindre	30
					Bougie desserrée	31
					Levier de rupture grippé	6
			Vis platinees sales	7		
			Eau dans la magnéto	32		
			Contacts sales	7		
			Câble défectueux	3		
			Bougie encrassée	2		

