

LIVRET D'INSTRUCTIONS

POUR LA

MISE EN MARCHÉ ET L'ENTRETIEN DES MOTOCULTEURS

SIMAR

Types $\frac{\text{C 31}}{4 \text{ CV}}$ et $\frac{\text{C 52}}{8 \text{ CV}}$



SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
DE MACHINES AGRICOLES ROTATIVES

SIMAR

Acacias - GENÈVE

35, rue de Lancy, 35

Téléphone 42.330-42.339

Adresse télégraphique: SIMAR-GENÈVE

Compte de chèques postaux: 1861

Ce livret d'instructions est destiné à donner toutes les indications nécessaires pour faciliter l'emploi de nos deux types de motoculteurs: C 31 de 4 CV et C 52 de 8 CV. L'un et l'autre sont d'une égale robustesse mais construits pour des domaines d'une importance différente.

Le C 31 convient parfaitement pour le petit horticulteur, pour le jardinier de maison privée et pour le débutant dans la culture ou alors pour les cultures interlignes dans les grandes exploitations.

Le C 52 est construit plus spécialement pour la culture maraîchère intensive, telle qu'elle est pratiquée dans les domaines de 1 à 2 hectares. Il est d'une puissance plus grande et sa fraise lui est proportionnée, mais soit pour le C 31, soit pour le C 52, la construction, l'entretien et la conduite sont semblables.

MOTEUR

Le motoculteur est équipé d'un moteur à deux temps monté **entièrement** sur roulements à billes. La tête de bielle est montée sur roulement à galets avec cage 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 telle huile 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. Etre **demi-fluide pour moteur** et non demi-épaisse.
- 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 — MOBIL OIL B — KERVOLINE TT USOL EXTRA HEAVE — LONG LIFE BP. SAE 50 — MOTUL SAE 60 — SIGOLINE M.**

Nous **déclinons toute responsabilité pour les accidents ou usures prématurées** qui pourraient se produire ensuite de l'emploi d'une huile autre 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 les motoculteur C 31, le réservoir est placé sur le guidon, il a une contenance de 3 litres et demi. Sur le motoculteur C 52 le réservoir est placé à l'arrière du moteur et a une contenance de 6 litres environ. Un filtre tamis situé à la base du réservoir, dans le corps du robinet d'essence, retient les impuretés pouvant obstruer les gicleurs du carburateur. Il suffit de dévisser l'écrou-raccord du tuyau d'essence 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. Si ce trou était obstrué l'essence ne pourrait plus s'écouler vers le carburateur.

FILTRE A 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.

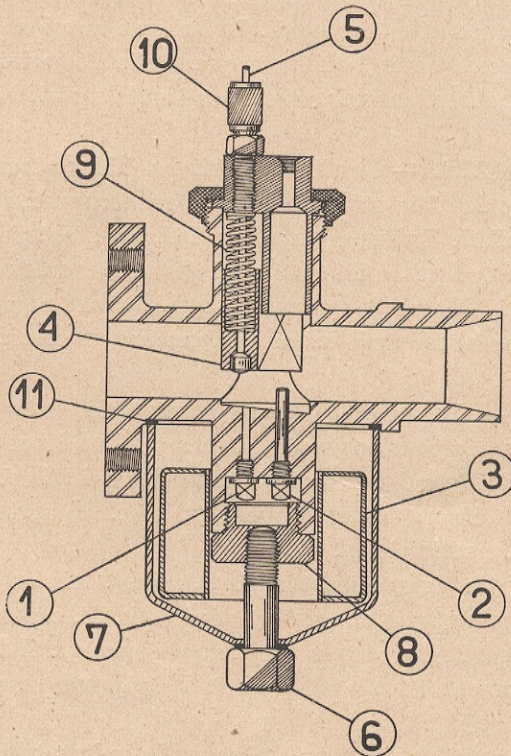
La partie supérieure de ce tube est fermée par une crépine recouverte d'un sac en toile qui a pour but de filtrer l'air aspiré par le moteur. Une cloche métallique protège le tout de la pluie ou des dégâts éventuels qui pourraient advenir au sac de toile recouvrant la crépine. Le rôle de ce filtre à 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 sale, vous devez la remplacer immédiatement; (nous disons bien **remplacer** et non pas nettoyer, réimbiber 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 propre et imprégnée d'huile.

Le sac doit être brossé souvent, car de son entretien dépendra la durée de votre moteur. Entre le conduit en fonte et le tube du filtre à 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 au bon fonctionnement du moteur.

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

CARBURATEUR. — Le carburateur d'un type étudié par la Maison anglaise « Amal » spécialement pour nos motoculteurs **SIMAR C 31**



et C 52 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 un 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) donne plus ou moins de passage aux gaz nécessaires à la marche du moteur. Les gicleurs se trouvent sous le carburateur. Pour les atteindre, il faut enlever la cuve, puis desserrer l'écrou strié en bronze (8) et au moyen de la clé spéciale des gicleurs, sortir l'un après l'autre les gicleurs et les déboucher. Pour enlever facilement la cuve du carburateur, desserrez les deux écrous fixant le carburateur à la pipe d'admission, poussez le carburateur vers l'arrière puis basculez-le vers l'extérieur. Pour le C 52 il n'est pas nécessaire de basculer le carburateur, la cuve d'essence ayant une place suffisante pour être démontée.

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 C 52 se trouve au milieu du raccord d'entrée d'air qui relie le filtre au carburateur, un papillon d'obturation de l'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 de Stuttgart. 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 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 côte 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 $\frac{3}{10}$ de millimètre. Ne pas employer de papier pour estimer cette distance mais utilisez la jauge placée sur la clé de la 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 hélicoïd le 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 rien débrayer aux 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.

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 dans la roue droite, vous obtiendrez la grande vitesse. En retirant la cheville de moitié de sa longueur totale, vous libérez 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 le raccord inférieur du guidon pour le C 31 et à droite de la magnéto, en arrière du cylindre pour le C 52. 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**.

Au moyen d'une burette à huile graissez fréquemment les tringles de commande du guidon dans leur guide, le verrou et le support des manchettes du guidon.

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 vert située à main droite du conducteur sert à accoupler la fraise avec la boîte des vitesses. L'une et l'autre de ces tringles embrayent le mouvement quand elles sont poussées à fond en avant. En faisant l'inverse, c'est-à-dire en tirant à soi la poignée, vous procédez au débrayage de la machine. Vous ne devez jamais embrayer l'une ou l'autre des tringles lorsque le moteur tourne très vite. En outre, il est catégoriquement recommandé de soulever la fraise au moment de son embrayage de façon que les crochets ne touchent pas le sol. Cet embrayage se fait au moyen de la tringle verte.

COMMANDE DES GAZ. — Entre les deux tringles d'embrayage au centre du support des tringles de commande pour les C 31, et sur le manchon de droite pour les C 52, se trouve la manette des gaz. En élevant cette manette pour le C 31 et en la tournant à gauche pour le C 52, on augmente le passage des gaz au carburateur donc plus de puissance. En faisant les mouvements contraires avec la manette, l'on obtient une diminution des gaz et perte de puissance du moteur allant jusqu'à l'arrêt total.

VERROU DU GUIDON. — Au milieu des mancherons du guidon se trouve le mécanisme (levier ou tringle) 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 mancherons 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 sur lesquels se fixent huit crochets et huit ressorts de grosseurs différentes suivant le type de machine.

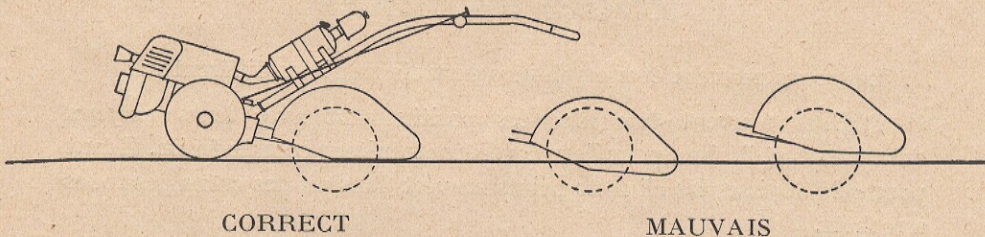
Ces outils de labour sont placés sous une protection en tôle appelée toit de fraise. Cette tôle est amovible et peut être réglée en hauteur au moyen d'un crochet que l'on fixe sur une barre percée de plusieurs trous. En aucun cas cette protection ne doit être enfoncée dans le sol et laisser un sillon,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

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.

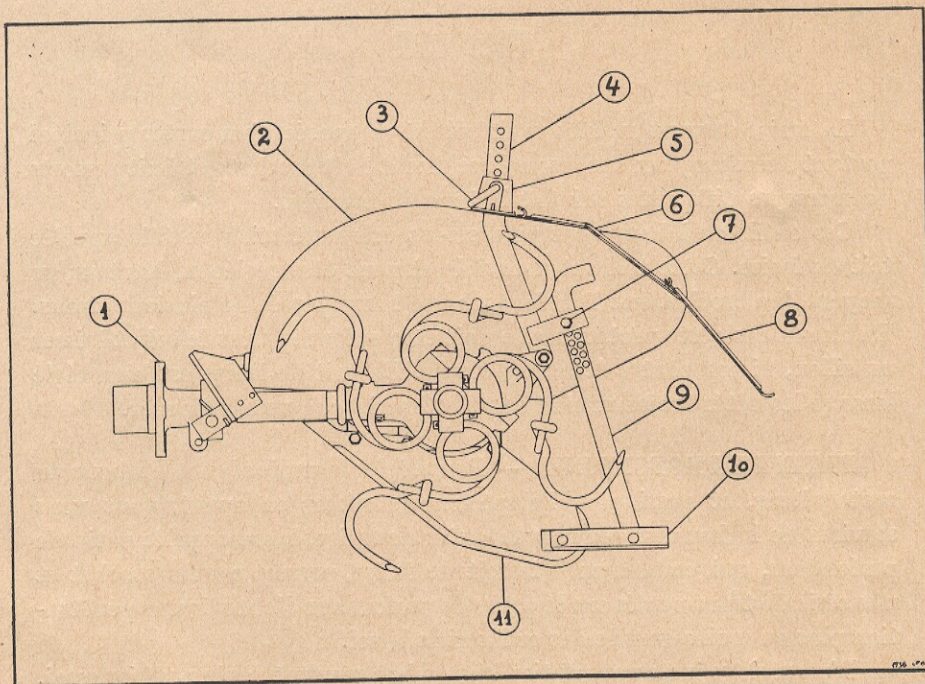
Si vous avez mal réglé votre patin vous aurez à remédier de suite aux défauts, qui sont de deux genres: ou votre machine patine sur le sol sans

POSITION DU TOIT DE FRAISE



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 du sol. Ce sabot est fixé par deux boulons.



1 carter de fraise.
2 couverture-toit de fraise.
3 verrou du toit de fraise.
4 crémaillère du toit.
5 cage du verrou.

6 tablier du toit de fraise.
7 vis réglage crémaillère de profondeur.
8 planche aplanisseuse.

9 crémaillère de profondeur.
10 couteau mobile.
11 patin sous carter de fraise.

ROUES MOTRICES

Les roues peuvent être employées de trois manières différentes :

1) Elles peuvent être bloquées positivement avec leurs moyeux entraîneurs et l'arbre, pour l'emploi du motoculteur comme fraise. Il faut pour cela abaisser les cliquets peints en vert dans un des crans des roues à rochets.

Ces cliquets pour fonctionner normalement doivent être graissés très souvent.

2) Elles peuvent être employées comme roues à cliquet, la roue intérieure faisant roue motrice et laissant la roue extérieure libre de tourner plus vite que l'autre dans un virage. Ce mode d'encliquetage est utilisé lors de l'emploi du motoculteur comme faucheuse ou sarceleuse. Vous devez, pour cela, relever le cliquet peint en vert de façon à ne laisser travailler que les cliquets peints en rouge qui eux restent constamment en position d'action.

Pour le C 52, lorsque vous utilisez la charrue tractée directement, les cliquets rouges peuvent être déclenchés à la main pour faire pivoter la machine sur place en ne laissant plus qu'une roue motrice. Remettez le cliquet en place dès le virage terminé. Le cliquet rouge est maintenu en position de déverrouillage simplement en faisant reposer la barrette transversale du cliquet sur le bord extérieur du disque de roue motrice.

Même remarque que pour les cliquets utilisés pour la fraise : ils doivent être abondamment huilés.

3) Enfin elles peuvent être mises en position de débrayage total. Quand on désire pousser ou tirer sa 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-mototreuil, etc., etc.

Pour cela vous retirez 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.

Faites attention de ne jamais faire entrer les crochets de la fraise en contact avec le sol lorsque les cliquets peints en vert ne sont pas abaissés dans les crans de la roue à rochets. Les outils agiraient alors comme propulseurs et lanceraient la machine avec force en avant, créant ainsi un certain danger pour le conducteur.

TRAVAIL AVEC LE MOTOCULTEUR

Règles à 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 la machine est neuve. Que la bougie est propre ainsi que le filtre à air. La fraise doit être équipée avec ses huit 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-la dans la roue gauche si vous voulez obtenir 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 travaillé à la profondeur désirée. Ces opérations doivent se faire le moteur arrêté.

Pour mettre le moteur en marche, tirez les commandes de votre motoculteur en arrière de façon à débrayer le moteur d'avec la boîte de vitesse et la fraise d'avec l'arbre principal d'entraînement. 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, enrroulez 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 nécessaires de les enfoncer brusquement par un coup de la paume de la main sur la poignée de la tringle.

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 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 et 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 aussi haut que possible, remettez un peu de gaz pour avoir un ralenti normal.

Tournez en embrayant la tringle rouge, le moteur devant toujours marcher au ralenti. Une fois en place dans la ligne suivante, débrayez la tringle rouge, 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 deux tringles en les tirant à soi, fermez les gaz en abaissant la manette de commande 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. Entretien 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 AU PÉTROLE

Sur le C 31 de 4 CV ou le C 52 de 8 CV on pourra, si on le désire, employer du **pétrole tracteur** comme carburant. 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 du moteur à froid, ainsi qu'un gicleur à plus grand orifice, remplaçant celui monté ordinairement sur nos carburateurs et qu'une vis spéciale pour la cuve permettant de vidanger rapidement le carburateur, sans qu'une clé soit nécessaire pour cette opération. Il convient de vidanger la cuve du pétrole qu'elle contient chaque fois que l'on prévoit un nouveau départ à l'essence.

Nous vous **prescrivons exclusivement** l'emploi des pétroles de marques suivantes: **SHELL 31 — FAVORIT STANDARD — PETROVAL.**

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.

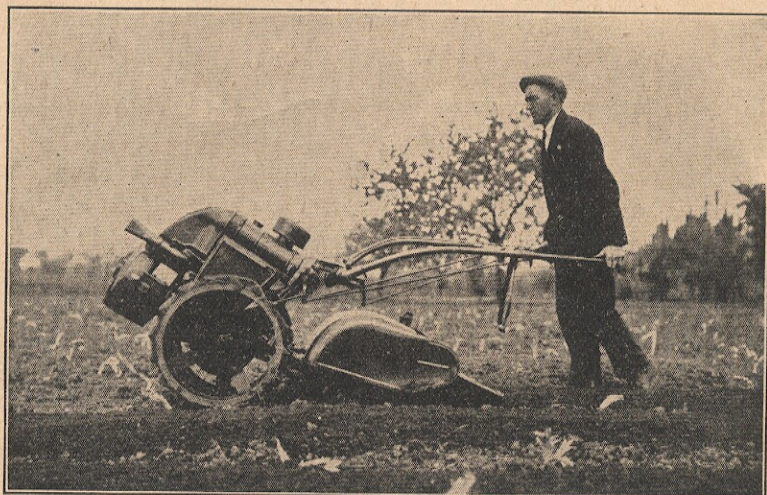
RECOMMANDATIONS ET AVIS POUR LES MOTOCULTEURS "SIMAR"

Le fait de ne pas graisser suffisamment ou même d'utiliser n'importe quelle huile pour le moteur ou pour la boîte de vitesse, 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 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.



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 (C 31 ou C 52) et son numéro propre inscrit sur la plaque de matricule en avant du moteur.

IMPRIMERIE
ATAR - GENÈVE

IMPRIMÉ EN SUISSE