

STAUB



MOTOCULTEUR
MONOROUÉ
PP I

NOTICE D'ENTRETIEN

SOCIÉTÉ DES TRACTEURS ET MOTOCULTEURS

“ STAUB ”

Société à Responsabilité limitée au Capital de 35.000.000 de Francs



SIÈGE SOCIAL
SERVICES COMMERCIAUX
MAGASIN D'EXPOSITION

25, Boulevard de Verdun - COURBEVOIE
Téléphone : Défense 32.00 lignes groupées
Adresse Télégraphique : Stautract Courbevoie
C. C. P. 7392.73 PARIS



IMPORTANT

USINE _____

73-83, Boulevard Saint-Denis - COURBEVOIE
Téléphone : Défense 32.00 lignes groupées



SERVICE DES PIÈCES
DE RECHANGE
ATELIERS DE RÉPARATION

Etablissements G. STAUB & Cie
28, 30, Rue Jules-Ferry - COURBEVOIE
Téléph. Défense 02.51
Adresse Télégraphique : Mécastaub-Courbevoie
C. C. P. 2836.92 PARIS



GARE _____

BECON-LES-BRUYÈRES (Seine)



Maison Fondée en 1906

CONÇU POUR VOUS SERVIR

voire **“STAUB”**

*réclame
un minimum
d'entretien*

Effectuez-le
et vous serez payé
par sa fidélité

STAUB

MONOCULTEUR MONOROUPE PPI - 1,5 CH.

Breveté S. G. D. G.

CHAPITRE I

DESCRIPTION

L'appareil est constitué de huit organes principaux très facilement séparables :

1. - Le **moteur** placé à l'avant sur un support en tôle d'acier
2. - La **transmission primaire.**
3. - La **transmission secondaire.**
4. - La **roue motrice.**
5. - Le **châssis.**
6. - Le **mancheron.**
7. - Le **carénage avant.**
8. - Le **porte-outils.**

I. - MOTEUR

Le moteur à essence (mélange essence-huile) VAP/DT est un monocylindre à refroidissement par air.

C'est un deux temps du type à double transfert avec lumières sur le cylindre et précompression dans le carter.

Il comporte un démultiplicateur et un embrayage.

CARACTÉRISTIQUES

Alésage	40 $\frac{m}{m}$
Course	38 $\frac{m}{m}$
Cylindrée	48 cm ³
Puissance	1,5 CV
Régime normal	3.000 t/m

ORGANES PRINCIPAUX

Cylindre : En fonte spéciale sans chemisage.

Piston : En alliage d'aluminium.

Vilebrequin : Sur roulements à billes.

Embiellage : Sur aiguilles à la tête et au pied.

Décompresseur : ~~Placé sur la culasse, il permet d'arrêter le moteur.~~

Voir à la page no 10, le note important

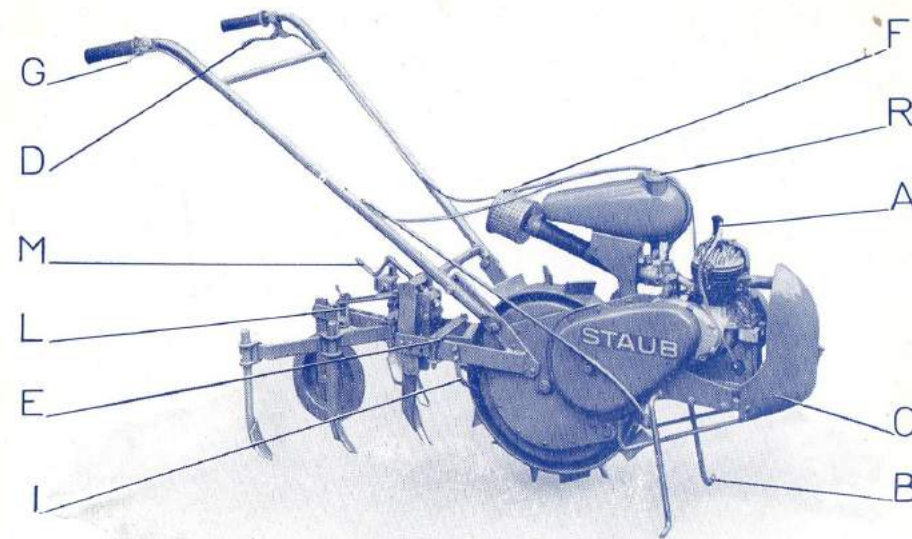


Fig. I

LÉGENDE

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| G. — Manette des gaz. | F. — Filtre à air. |
| D. — Poignée de débrayage. | R. — Bouchon de réservoir. |
| M. — Manivelle de profondeur. | A. — Bougie. |
| L. — Ecrrou de réglage d'écartement. | C. — Carénage avant. |
| E. — Décrotoir d'extérieur. | B. — Béquille. |
| I. — Décrotoir d'intérieur. | |

Démultiplicateur : Logé avec l'embrayage dans un compartiment spécial du carter graissé séparément. Les engrenages sont à denture hélicoïdale.

Embrayage : A cône de friction, commandé intérieurement par pignon et crémaillère et extérieurement par une poignée à main gauche et transmission par câble. La poignée comporte un poussoir permettant de maintenir le débrayage sans le secours de la main.

Volant magnétique : L'allumage est assuré par un volant ABG. La partie fixe (stator) est montée sur le carter, et la partie rotative (rotor) est serrée sur un cône à l'extrémité du vilebrequin. Un dispositif d'extraction incorporé au rotor en facilite son démontage.

Refroidissement : Très efficace par air forcé au moyen d'une turbine montée sur le volant magnétique.

Graissage : Par mélange essence-huile.

Bougie : de 14 Floquet type 14 D 2.

Carburateur : Zénith, type 10 MS, à cuve à niveau constant. Il comporte un gicleur principal de 48, un ralenti de 45 et un boisseau de réglage de l'admission des gaz commandé par une manette fixée à droite sur le mancheron.

Un volet permet l'obturation de la prise d'air pour la mise en marche à froid. Il est placé derrière le carburateur.

Filtre à air : de dimension très généreuse.

La cartouche filtrante est constituée par un enroulement de bandes perforées et ondulées en matière plastique dont l'efficacité est augmentée par imprégnation à l'huile fluide.

Réservoir d'essence (mélange essence-huile) : d'une capacité de 3 litres équipé d'un filtre double à décantation et d'un robinet pointeau offrant toute sécurité.

2. - TRANSMISSION PRIMAIRE

Par chaîne à rouleaux au pas de 9,52 enfermée dans un carter en tôle d'acier emboutie.

La tension de cette chaîne s'opère par coulissement du moteur sur son support.

L'étanchéité du carter de chaîne est obtenue par interposition d'un joint liège sous son cordon de fixation et d'un joint caoutchouc épousant la forme extérieure du carter du moteur.

En outre, pour obturer le vide créé par le déplacement du moteur lors de la tension de chaîne, il existe une tôle coulissante, fixée par trois vis à l'intérieur du carter de chaîne.

3. - TRANSMISSION SECONDAIRE

Par chaîne à rouleaux au pas de 12,7 enfermée dans un carter en tôle d'acier emboutie, logé à l'intérieur de la roue motrice.

La tension de cette chaîne s'opère par rotation du palier excentré du pignon.

La roue dentée est fixée sur le moyeu de la roue motrice, monté comme le palier excentré, sur roulements à billes.

L'étanchéité des sorties d'axe de la roue motrice est assurée par deux joints spéciaux en caoutchouc synthétique.

4. - ROUE MOTRICE

En tôle emboutie munie d'une double rangée de crampons en V assurant une adhérence convenable et un roulement exempt de saccades.

La roue est lestée par une masse fonte occupant tout l'espace disponible entre elle et le carter de chaîne secondaire.

Un décrottoir d'intérieur et un décrottoir extérieur évite l'entraînement de terre par la roue et l'embourbement de la transmission qui pourrait en résulter.

5. - CHASSIS

Le châssis, breveté S.G.D.G., comprend essentiellement un flasque en tôle d'acier sur lequel sont fixés successivement en partant de l'avant :

- Le support moteur
- Le palier excentré
- L'axe de roue
- Le longeron droit support de mancheron

un longeron en acier relie du côté gauche :

- le support moteur
- l'axe de roue
- le support gauche du mancheron.

Enfin, une béquille articulée contribue à rendre le PPI essentiellement pratique en assurant sa stabilité au repos.

6. - MANCHERON

En tube d'acier entièrement soudé, réglable en hauteur à l'aide de deux lumières prévues dans les supports arrières.

7. - CARÉNAGE AVANT

En tôle, évitant toute détérioration de la végétation.

8. - PORTE-OUTILS

Les deux longerons droit et gauche comportent trois trous pour boulons à collet carré permettant de fixer :

1° La houe maraîchère Staub, ou toute autre houe du commerce, par l'intermédiaire de deux ferrures comportant une lumière de réglage de profondeur.

2° La houe perfectionnée comportant :
— un réglage de profondeur par vis et manivelle,
— une articulation, d'amplitude réglable par deux vis de butée.

HOUE PERFECTIONNÉE

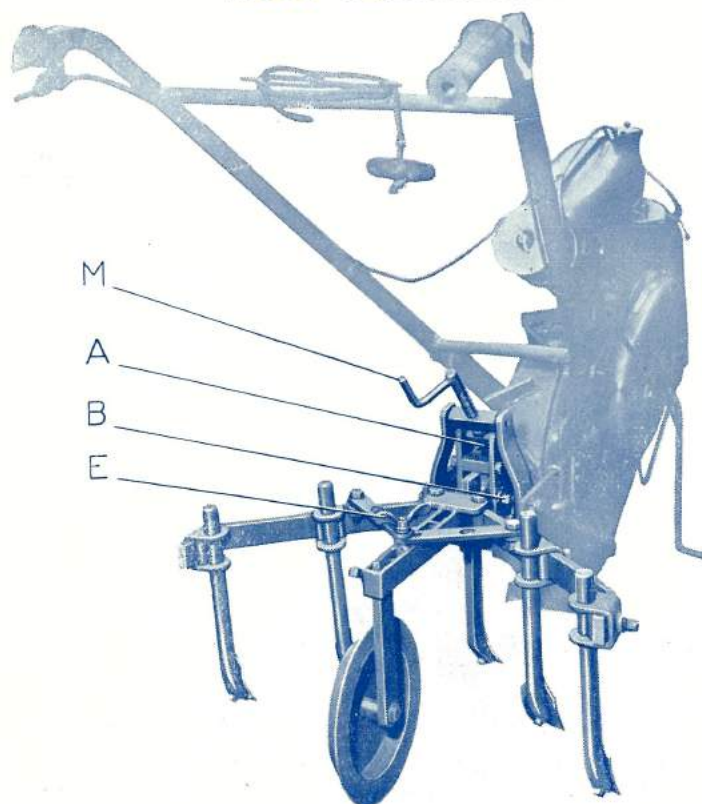


Fig. 2

LÉGENDE

- A. — Articulation d'attelage.
B. — Vis de butée d'articulation.
M. — Manivelle de réglage de profondeur.
E. — Ecrou papillon de réglage d'écartement des bras de la houe.

OUTILS AGRAIRES

La houe maraîchère et la houe perfectionnée peuvent être équipées des outils nécessaires aux binages, sarclages et buttages des cultures en lignes, ainsi que d'une petite charrue pour labours légers.

La liste de ces outils ainsi que leur schéma de montage sont indiqués sur les planches 3 et 4 ci-après.

DIFFÉRENTS ÉQUIPEMENTS DE LA HOUE MARAÎCHÈRE

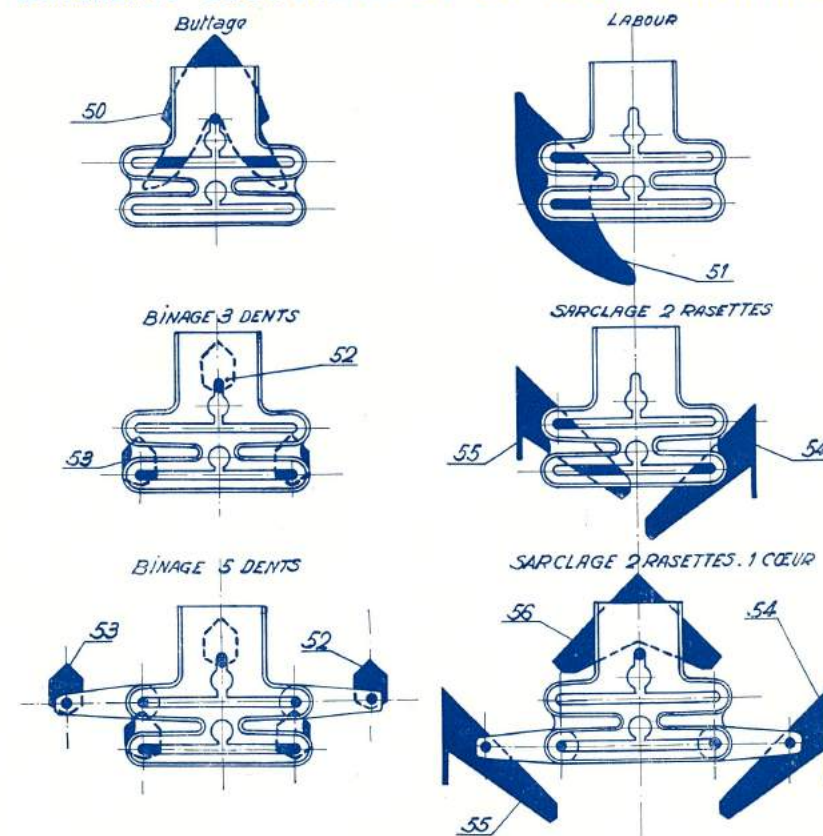


Fig. 3

CARACTÉRISTIQUES DES DENTS

Numéros dents	Désignation	Dimensions
50	Butteur avec ailes	190-300
51	Charrue simple	
52	Dent fouilleuse	45
53	Dent fouilleuse	25
54	Rasette droite.....	150
55	Rasette gauche	150
56	Cœur.....	220

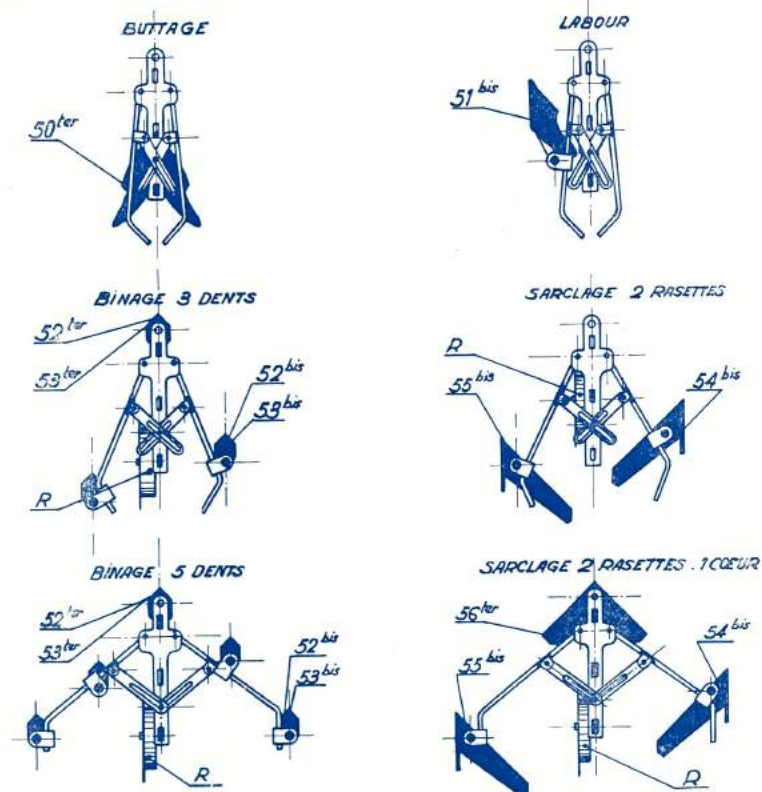


Fig. 4

CARACTÉRISTIQUES DES DENTS

Numéros dents	Désignation	Dimensions	Formes des tiges
50 ter	Butteur avec ailes	190-300	Rectangulaire
51 bis	Charrue simple		Ronde
52 bis	Dent fouilleuse	45	Ronde
52 ter	Dent fouilleuse	45	Rectangulaire
53 bis	Dent fouilleuse	25	Ronde
53 ter	Dent fouilleuse	25	Rectangulaire
54 bis	Rasette droite	150	Ronde
55 bis	Rasette gauche	150	Ronde
56 ter	Cœur	220	Rectangulaire

CONDUITE DE L'APPAREIL

PRÉCAUTIONS A PRENDRE
AVANT LA PREMIÈRE MISE EN ROUTE

- 1°. - Graissage : L'appareil est livré complètement graissé.
- 2°. - Parties travaillantes des outils : Les débarrasser des vernis, peintures ou graisses, à l'essence ou à l'alcool suivant le cas.
- 3°. - Vérification générale : Il est toujours prudent d'effectuer une vérification du serrage des écrous apparents et en particulier de ceux de la roue et des outils.
- 4°. - Vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage en s'assurant qu'il est possible de rouler l'appareil sans entraîner le moteur.
- 5°. - Mélange essence huile.

a) **Dosage du mélange.**

Pendant la période de rodage, employer un mélange dans lequel la quantité d'huile est de 10 % de celle de l'essence.

— Par exemple 1/2 litre d'huile pour 5 litres d'essence.

Après les 20 premières heures de marche cette proportion peut être réduite à 7 ou 8 %.

— Par exemple un bon tiers de litre d'huile pour 5 litres d'essence.

b) **Qualité d'huile à employer.**

Huile moteur épaisse de première qualité répondant aux caractéristiques SAE40 ou 50.

c) **Préparation du mélange essence-huile.**

Le mélange ne doit jamais être effectué directement dans le réservoir, mais préparé dans un récipient indépendant d'une propreté parfaite, et soigneusement agité avant utilisation.

Faire le plein du réservoir en utilisant un entonnoir muni d'un filtre ou d'une peau de chamois afin d'éviter, malgré la présence du filtre à essence, l'arrêt du moteur par obstruction des gicleurs, ou l'usure prématurée du piston, des segments et du cylindre.

MISE EN MARCHÉ

- Débrayer en serrant la poignée et en enclenchant le bouton poussoir.
- Ouvrir le robinet d'essence.
- Fermer le volet d'air du carburateur (position en travers de la tubulure) et seulement quand le moteur est froid.
- Ouvrir la manette des gaz.
- Introduire l'extrémité de la corde de lancement dans le trou de fond de gorge de la poulie. Enrouler la corde dans le sens des aiguilles d'une montre et lancer le moteur.
- Réduire de suite la vitesse du moteur et le laisser chauffer deux minutes.
- Ouvrir le volet d'air (position dans le sens de la tubulure).

Nota. - Quand le moteur est chaud, il ne faut pas fermer le volet d'air.

UTILISATION

- Remonter la béquille.
- Serrer légèrement la poignée de débrayage en laissant sortir de lui-même le bouton poussoir.
- Embrayer en relâchant doucement la poignée et en ouvrant progressivement la manette des gaz.
- Eviter d'accélérer à vide, mais seulement en travail.
- Pour arrêter le moteur momentanément, actionner le décompresseur.

NOTA IMPORTANT.

Il est toujours conseillé d'arrêter le moteur en fin de travail, en fermant le robinet d'essence.

Avant d'ouvrir ce dernier, à la prochaine mise en route, avoir soin d'agiter le réservoir pour rendre le mélange essence-huile homogène.

COMMENT REMÉDIER AUX ANOMALIES DU FONCTIONNEMENT

La meilleure mécanique de la terre peut refuser de tourner ; avec le moteur VAP, la plupart du temps, ce n'est pas grave. Avec un peu de connaissance du moteur, il est facile de détecter ce qui ne va pas. Il est en effet inutile de démonter le carburateur si c'est le fil de bougie qui se décroche.

Aussi est-il bon, suivant les pannes, de procéder à certaines vérifications.

I. - MISE EN ROUTE DIFFICILE OU FONCTIONNEMENT IRRÉGULIER

Afin de déceler la cause du mauvais fonctionnement du moteur, le plus simple est de passer en revue toutes les causes ci-dessous :

Vérifier donc :

- 1°. - Que le volet d'obturation de la prise d'air du carburateur est bien fermé à fond ;
- 2°. - Que le réservoir contient assez de carburant ;
- 3°. - Que le robinet du réservoir est bien ouvert ;
- 4°. - Que le carburant arrive normalement au carburateur ;
- 5°. - Que le filtre à essence n'est pas obstrué et que le gicleur n'est pas bouché ;
- 6°. - Que l'état du fil de la bougie et de ses attaches est satisfaisant ;
- 7°. - Que la bougie n'est pas calaminée ou humide. Voir également si les électrodes ont un écartement normal : 0,4 à 0,6 $\frac{mm}{m}$;
- 8°. - Que le volant magnétique fonctionne bien ;
- 9°. - Que les écrous de fixation de la culasse et de la pipe d'admission des gaz sont bien serrés ;
- 10°. - Si, après examen de toutes ces causes, aucune d'entre elles ne semble expliquer la mise en route difficile ou impossible, il est préférable de demander aide à un mécanicien spécialiste.

II. - CHUTE DE PUISSANCE DU MOTEUR

Si la chute de puissance a lieu après une marche prolongée, vérifier :

- a) que le moteur n'est pas dur à tourner à la main. Si, après refroidissement, le moteur reste dur, il est préférable d'avoir recours à un mécanicien spécialisé ;
- b) que l'arrivée d'essence a lieu normalement ;
- c) que la bougie ne fuit pas et qu'aucun écrou n'est desserré ;
- d) que l'appareil roule normalement, le moteur étant débrayé, la résistance pouvant provenir d'un des organes de la transmission.

III. - FUITE AU CARBURATEUR

Carburateur Zénith.

a) Le pointeau du carburateur est coincé ; il suffit alors de frapper une ou deux fois sur la cuve avec la paume de la main.

b) Le pointeau est détérioré ; le flotteur est crevé ; le niveau dans la cuve est déréglé ; dans ces cas, fermer le robinet d'essence et s'adresser à un spécialiste.

CHAPITRE III

GRAISSAGE - ENTRETIEN

MOTEUR

Le graissage du moteur s'effectue par mélange d'huile à l'essence, comme c'est le cas pour tous les moteurs à deux temps.

Pour le dosage du mélange, la qualité d'huile à employer et la préparation du mélange voir page 9.

DÉMULTIPLICATEUR ET EMBRAYAGE

Qualité d'huile.

Le démultiplicateur doit être graissé avec une huile plus fluide que celle employée dans le mélange destiné au graissage du moteur.

Employer une huile de bonne qualité répondant aux caractéristiques SAE 20 ou 30.

Si on employait une huile trop épaisse, l'embrayage aurait tendance à patiner.

Si, au contraire, on employait une huile trop fluide, le fonctionnement du démultiplicateur pourrait devenir bruyant.

Niveau d'huile.

Pour que le graissage du démultiplicateur soit correct, il faut que le niveau d'huile affleure le trou de la vis bouchon situé à la partie basse du carter, à l'arrière du moteur, ce dernier étant en position horizontale.

Remplissage. Voir fig. 5.

Toutes les 20 heures de marche, desserrer de deux tours, à l'aide d'un tournevis, la vis de niveau N.

Retirer le bouchon de remplissage R et introduire à l'aide d'une seringue une petite quantité d'huile jusqu'à obtenir l'écoulement par la vis de niveau N.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Le graissage de la came du rupteur est assuré par un petit tampon de feutre imbibé de graisse.

Après 300 à 400 heures de marche, il est recommandé de réimprégner le feutre avec de la graisse spéciale, mais jamais avec de l'huile.

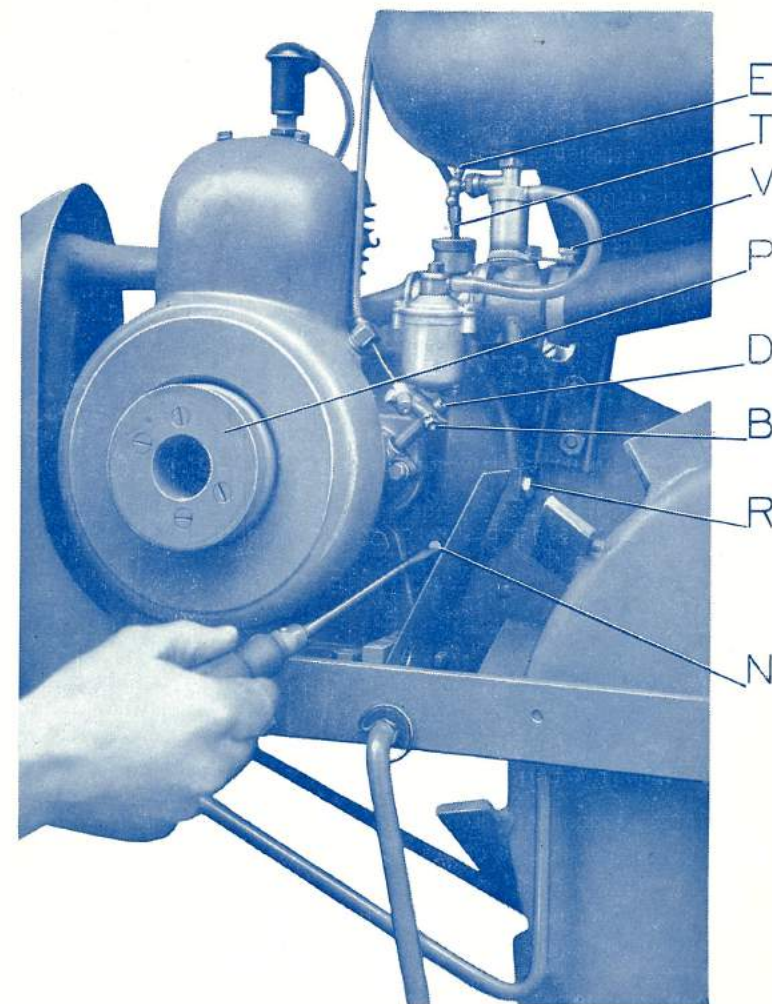


Fig. 5

LÉGENDE

E. — Robinet d'essence.
T. — Tendeur de gaine.
V. — Volet d'air.
P. — Poulie de lancement.

D. — Axe de débrayage.
B. — Boulon de pinçage.
R. — Bouchon de remplissage d'huile.
N. — Vis de niveau d'huile.

PALIER EXCENTRÉ

Le palier à roulements à billes de la roue de chaîne primaire et du pignon de chaîne secondaire comporte un graisseur Técalémit accessible par un trou prévu dans le carter de chaîne primaire, sur la droite de l'appareil. Toutes les 100 heures de marche, introduire un peu de graisse à roulements.

MOYEU DE ROUE

Le moyeu de roue à roulements à billes comporte un graisseur situé à gauche de l'appareil et tout près de l'axe de roue. Toutes les 100 heures de marche, introduire un peu de graisse à roulements.

GRAISSAGE ET TENSION DES CHAINES

Au bout de 50 heures de marche pour la première fois, et toutes les 100 heures par la suite, il est indispensable de procéder au graissage de la chaîne primaire et à la vérification de la tension des deux chaînes (primaire et secondaire).

1° Déposer le carter de chaîne primaire fixé par huit vis en prenant soin de ne pas détériorer le joint liège.

2° Procéder au réglage de la chaîne secondaire.

- A cet effet, la roue de chaîne primaire est percée de six grands trous, permettant de desserrer légèrement à l'aide d'une clé à tube, les cinq écrous de blocage de la bride du palier excentré.
- Faire ensuite tourner le palier dans le sens des aiguilles d'une montre à l'aide des encoches prévues sur son moyeu et en utilisant comme jet un matoir d'épaisseur 3 ou 4 mm passé derrière la roue dentée et jusqu'à obtenir le blocage de la chaîne.
- Relâcher ensuite très légèrement la tension, et rebloquer les cinq écrous de la bride de palier.
On appréciera parfaitement ce relâchement à la tension visible de la chaîne primaire.

3° Procéder ensuite au réglage de la chaîne primaire.

REGLAGE TENSION CHAÎNE PRIMAIRE

La chaîne primaire des monoroues équipés d'un couple de 10 X 46 peut présenter un certain relâchement après un nombre d'heures de fonctionnement important.

Dans le cas où le réglage de tension s'avérerait insuffisant, il sera nécessaire de réduire la longueur de la chaîne en enlevant deux maillons et en les remplaçant par un faux maillon que notre service "Pièces Détachées" expédiera sur simple demande mentionnant le N° du monoroue, porté sur la plaque d'immatriculation.

- Le coulisement du moteur vers l'avant a eu pour effet de créer un passage entre le flasque en tôle du châssis et le carter du moteur.
Pour remédier à ce manque d'étanchéité, il est prévu à cet endroit une tôle découpée de façon à épouser étroitement la forme du carter moteur, et fixée par trois vis.
- Desserrer ces trois vis et faire coulisser la tôle de façon à obturer parfaitement le passage. Resserrer les trois vis.
- Il ne reste plus qu'à remonter le carter de chaîne. Avoir soin de graisser au doigt le joint liège pour éviter son arrachement au prochain démontage.

Graissage de la chaîne secondaire.

Cette chaîne fonctionne dans un bain d'huile épaisse suffisant pour assurer une durée de fonctionnement de 500 heures.

Au bout de ce temps, ou une fois par an, il est recommandé de changer cette huile.

Pour effectuer cette opération :

- 1°. - Coucher l'appareil sur le côté droit.
- 2°. - Déposer le longeron gauche, la roue motrice et la masse d'adhérence.
- 3°. - Démontez le carter en tôle, alors accessible, et fixé par 14 vis.
- 4°. - Nettoyer au pétrole ou gas-oil. En profiter pour vérifier la tension (voir paragraphe précédent).
- 5°. - Remonter le carter et les pièces.
- 6°. - Introduire par le petit couvercle fixé à l'aide de vis et situé sur le flasque au-dessous de l'axe de roue, 1 demi-litre d'huile épaisse pour boîte et pont ou de « Shell Retinax ».
- 7°. - Cette opération devra être suivie du réglage de la chaîne primaire.

COMMANDES

Huiler à l'aide d'une burette, les articulations de la béquille ainsi que les manettes et extrémités des câbles.

Nota important. - Le graissage fréquent de tous les organes, prolonge la durée des appareils, évite beaucoup d'ennuis, et réduit les frais d'entretien.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

FILTRE A AIR

Le nettoyage fréquent du filtre à air est l'opération d'entretien la plus importante dont dépend la durée du moteur.

Il faut le nettoyer d'autant plus souvent que la saison est plus sèche et la poussière plus corrosive (terres siliceuses particulièrement).

Pour cela, retirer la cartouche

- la plonger dans un bain d'essence
- l'agiter soigneusement
- la laisser sécher
- la tremper ensuite dans l'huile fluide
- laisser égoutter et remonter.

Afin d'éviter une perte de temps occasionnée par le nettoyage et l'égouttage, nous conseillons aux usagers de se munir d'une **cartouche de rechange**.

Le nettoyage du filtre à air doit être fait **chaque semaine** en période de travail normal et **chaque jour** en cas de poussière intense.

BOUGIE

La nettoyer après les premières 20 à 30 heures de rodage et ensuite toutes les 50 ou 80 heures, à l'aide d'une petite brosse métallique.

Vérifier en même temps l'écartement des pointes qui doit être compris entre 0,4 et 0,6 $\frac{mm}{mm}$.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Toutes les 100 heures, vérifier, après avoir enlevé l'enveloppe de ventilation et la poulie de lancement, l'état de propreté intérieure du volant.

Les organes internes, et en particulier le rupteur, doivent être débarrassés des poussières et traces grasses à l'aide d'un chiffon imbibé d'alcool ou d'essence et bien sécher ensuite.

Le volant est bien calé lorsque l'écartement des vis platinees du rupteur s'effectue au moment où les repères du rotor et du stator coïncident.

L'écartement des vis platinees, à la pleine ouverture, doit être compris entre 0,3 et 0,4 $\frac{mm}{mm}$.

Le calage du volant sur le vilebrequin doit provoquer l'ouverture des vis platinees à 30° environ avant le point mort haut ce qui correspond à 3-3,2 $\frac{mm}{mm}$ d'avance sur la course du piston.

RALENTI DU MOTEUR

Régler le tendeur de câble placé sur le carburateur pour que le moteur ne cale pas quand la manette des gaz est complètement fermée.

Ne pas chercher à obtenir un ralenti trop bas ; valeur correcte 1100 à 1200 t/m.

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE (voir fig. 5)

Dans le cas où le moteur a tendance à entraîner, la poignée de débrayage étant actionnée à fond, desserrer le boulon B de pincage du levier de débrayage, maintenir l'axe D à l'aide d'un tournevis en butée dans le sens horloge.

Ramener le levier de débrayage en arrière de façon à retendre le câble. Rebloquer le boulon B.

DÉCALAMINAGE DU MOTEUR

Après un temps de fonctionnement plus ou moins long, suivant le régime d'utilisation et la qualité de l'essence et de l'huile employée, les parois internes de la culasse et les lumières du cylindre s'encrassent de dépôts charbonneux (calamine) provenant de la combustion.

Lorsqu'ils deviennent trop importants, ces dépôts sont cause de mauvais fonctionnement du moteur et même d'une perte de puissance.

Le décalaminage doit être fait au moins toutes les 100 heures et par un mécanicien exercé.

IMMOBILISATION PROLONGÉE DE L'APPAREIL

Il est recommandé, en cas d'immobilisation de l'appareil, pendant un laps de temps assez long (période d'hiver par exemple)

- 1°. - de nettoyer complètement l'appareil ;
 - 2°. - de le placer dans un local à l'abri de l'humidité ;
 - 3°. - de graisser le cylindre par le trou de la bougie préalablement démontée, avec un peu d'huile moteur épaisse, et de faire tourner le moteur à la main deux ou trois tours de manière à bien répartir l'huile sur les parois.
- Remonter ensuite la bougie sans la serrer.
- 4°. - de faire le graissage général et en particulier de la chaîne primaire.

IDENTIFICATION

MOTOCULTEUR

Le N° d'ordre dans la série est frappé sur la plaque de firme fixée sur le support de réservoir.

MOTEUR

Le N° est frappé sur le carter moteur à l'arrière du cylindre.

NOTA

Pour obtenir de votre motoculteur STAUB tous les services qu'il est à même de vous rendre, vous avez le plus grand intérêt à lire cette brochure attentivement.

En suivant les conseils et les recommandations qui s'y trouvent développés, vous êtes assurés d'éviter tout ennui qui serait la conséquence d'un mauvais entretien ou de fausse manœuvre.

Pour vos réparations, ayez recours au service des Agents STAUB.

Ils utilisent **exclusivement** des pièces d'origine, que le Service de Réparations et de Pièces détachées STAUB, 30, rue Jules-Ferry, COURBEVOIE

Adresse télégraphique : MECASTAUB COURBEVOIE
Téléphone : DEFense 02-51,

tient à leur disposition, **sans délai.**

Un bon conseil ...

relisez cette notice

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I

DESCRIPTION

	Pages
Moteur	2
Transmission primaire	4
Transmission secondaire	4
Roue motrice	5
Châssis	5
Mancheron	5
Carénage avant	5
Porte-outils	5
Différents équipements de la houe maraîchère	7
Différents équipements de la houe perfectionnée	8

CHAPITRE II

CONDUITE DE L'APPAREIL

Précautions à prendre avant la première mise en route.....	9
Mélange essence-huile	9
Comment remédier aux anomalies de fonctionnement	10

CHAPITRE III

GRAISSAGE - ENTRETIEN

Moteur	12
Démultiplicateur et embrayage	12
Volant magnétique	12
Palier et moyeu de roue	13
Graissage et tension des chaînes	14
Entretien périodique	16
Immobilisation prolongée de l'appareil	17

GARANTIE

Tous nos motoculteurs sont garantis 6 mois à dater du jour de la facture, sous la règle générale de nos conditions de vente, que nous reproduisons ci-dessous.

« La garantie se limite à l'échange pur et simple de la pièce reconnue défectueuse par nos Services ou à sa remise en état, à notre convenance, les pièces étant remises à nos ateliers, sans que nous ayons à participer en aucune manière aux frais de main-d'œuvre occasionnés par le démontage et le remontage, ni aux frais et conséquences de l'immobilisation du motoculteur, ou de tous autres appareils

Nous déclinons toute responsabilité pour des vices ou défauts pouvant exister à notre insu dans les articles fabriqués et vendus par nous, notamment à raison des accidents de personnes ou de choses qui en résulteraient, ou lorsqu'une modification aura été apportée à l'un de nos appareils en dehors de nos ateliers.

Les échanges ou remises en état de pièces, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir pour effet de prolonger la durée de celle-ci.

La garantie ne s'étend pas aux organes ou accessoires qui portent la marque des fournisseurs, leur remplacement éventuel restant subordonné aux décisions de ces derniers.

Nous ne répondons pas des avaries provoquées par des négligences ou un entretien défectueux, ou par une mauvaise utilisation du matériel qui pourrait résulter de l'inobservation des conseils qui ont été donnés dans la présente notice. »

De convention expresse, en cas de contestation ou de litige pour recours en garantie, la seule juridiction compétente est exclusivement celle des Tribunaux de la Seine.

IMPRIMERIE LOOS
SAINT-DIE - PARIS
