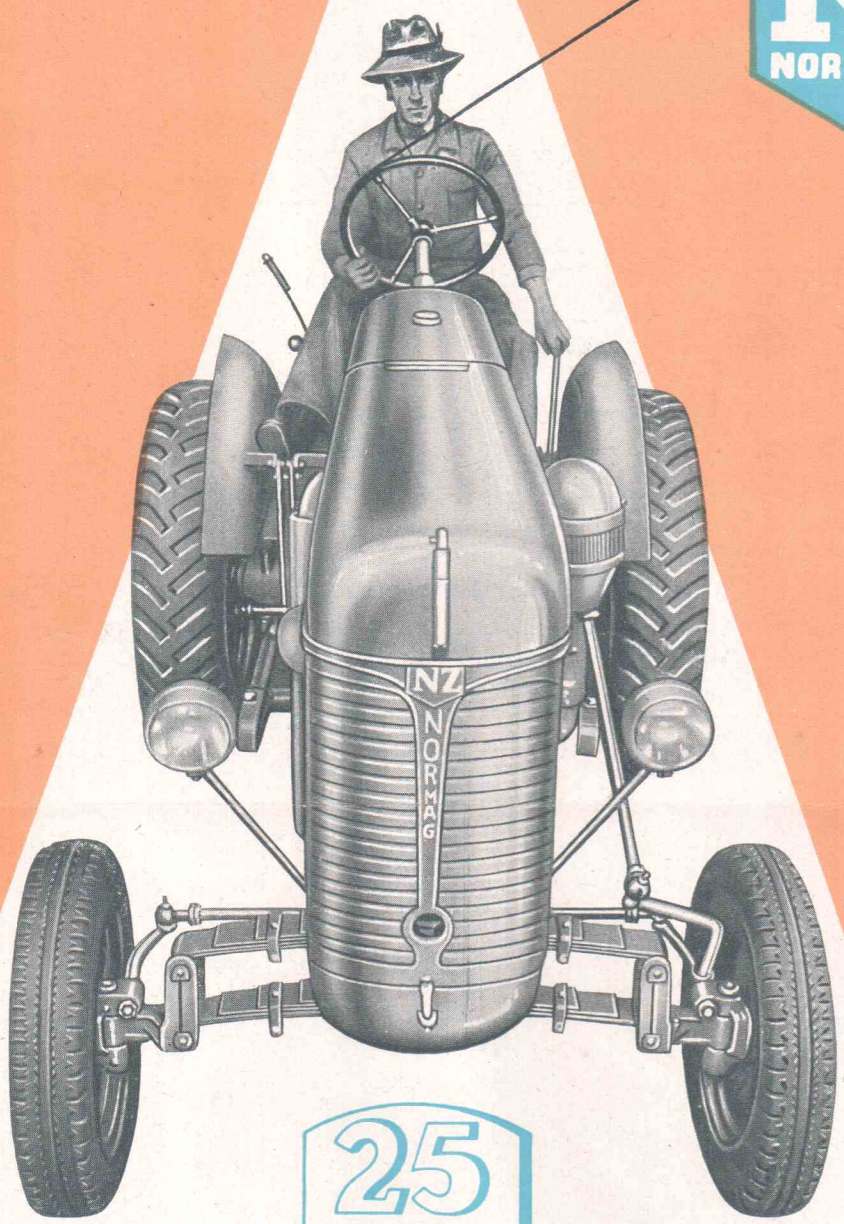
UNE NOUVELLE EXCLUSIVITÉ S.A.M.I.C.
59, Rue La Boétie - PARIS-8e
ÉLYsées 57.06 +



NZ
NORMAG-ZORGE

25
CV.

NORMAG
Diesel

Des milliers de tracteurs „Diesel" construits par les Usines NORMAG accomplissent depuis longtemps les efforts sérieux que leur imposent les agriculteurs. Ils sont pour eux des aides fidèles et sur lesquels ils peuvent compter. Dans les conditions de travail les plus variées et les plus prolongées ils ont fait la preuve de leurs qualités. Une expérience de nombreuses années et la mise en œuvre des plus récentes données techniques du progrès ont abouti à la construction du nouveau

TRACTEUR NORMAG DIESEL 25 CV.

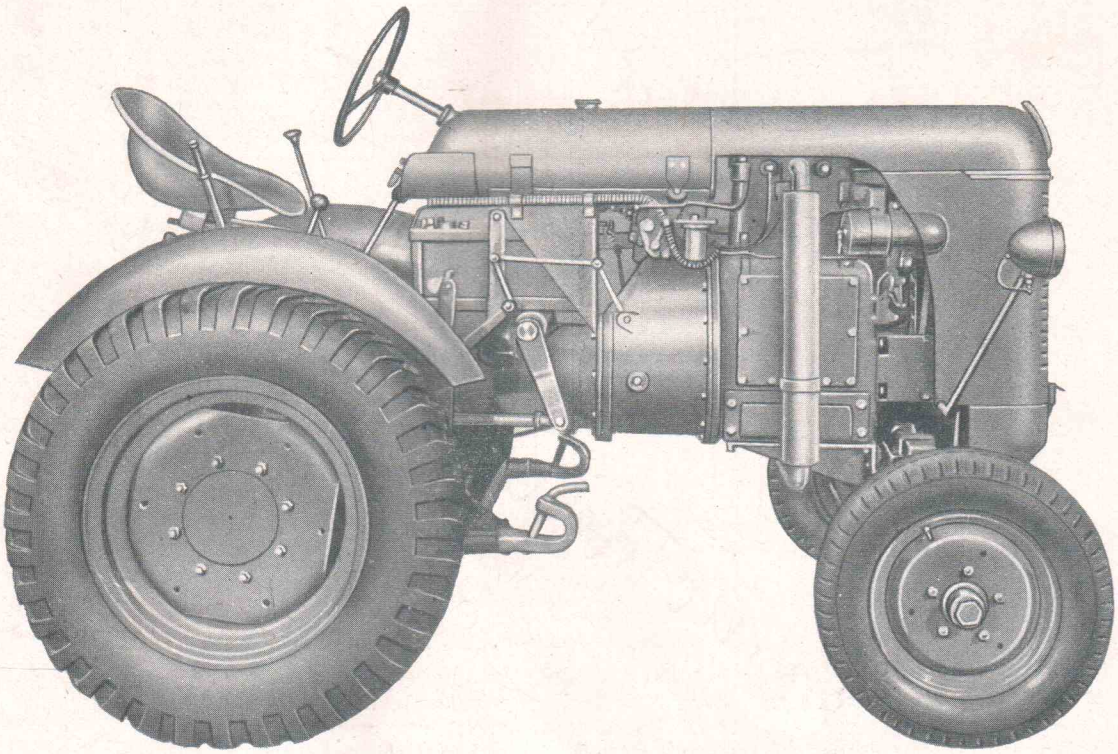
NORMAG Diesel 25 CV.

NORMAG-ZORGE

Tracteur pratique . . .

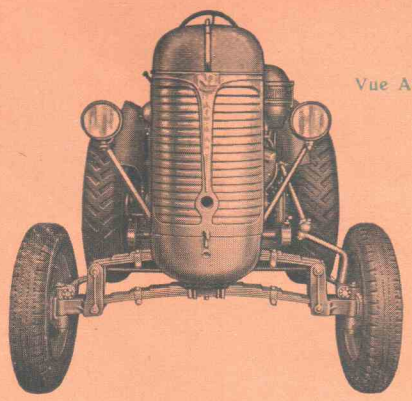
La construction du NORMAG Diesel a été étudiée de façon à obtenir le maximum de commodité. Il est suffisamment élancé et étroit pour dégager la vue au maximum de tous côtés et en particulier à l'avant, permettant ainsi au conducteur le contrôle facile de son travail. Tous les leviers de commande sont très maniables et facilement accessibles depuis le siège. Celui-ci est assez confortable pour éviter toute fatigue au conducteur. Sur demande il peut même être rembourré.

Toute la partie mécanique a été condensée au maximum. Le chassis-bloc et le carter cylindrique ont été étudiés pour résister parfaitement à toute déformation, aussi bien qu'à toute usure prématurée, due à l'eau, à la boue ou à la poussière, et ceci, sans qu'il soit besoin de revêtement de tôle superflu. L'étude parfaite de tous les organes assure leur mise en place et leur travail avec un minimum de frottement et de perte d'énergie, ce qui entraîne une réduction sensible du poids et permet d'allier à un centre de gravité très bas une garde au sol importante; autant d'avantages du tracteur NORMAG.



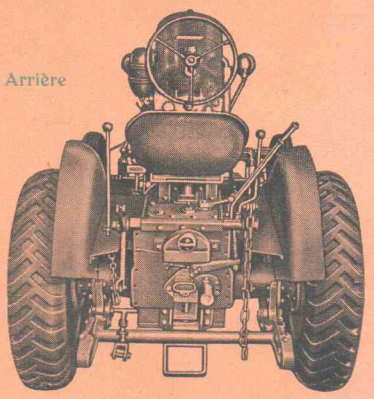
Construction entièrement protégée par brevets et marques déposées.

A noter l'importance de la garde au sol et de l'empattement permettant la fixation d'outils portés entre les essieux . . . .



Vue Avant

. . . aussi bien que sous les essieux, les roues munies de pneus permettent le travail dans les cultures en ligne, même si la végétation est assez haute.



Vue Arrière

Tracteur économique et sûr . . .

L'exploitation rationnelle d'un tracteur suppose le fonctionnement économique de son moteur. C'est pourquoi le tracteur NORMAG est équipé d'un moteur Diesel, consommant nettement moins de carburant qu'un moteur à essence. De plus, le gasoil est meilleur marché que l'essence ou le pétrole. L'économie réalisée sur le carburant peut ainsi atteindre la proportion de 75 %.

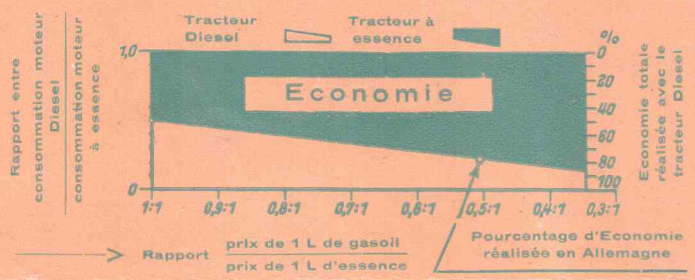
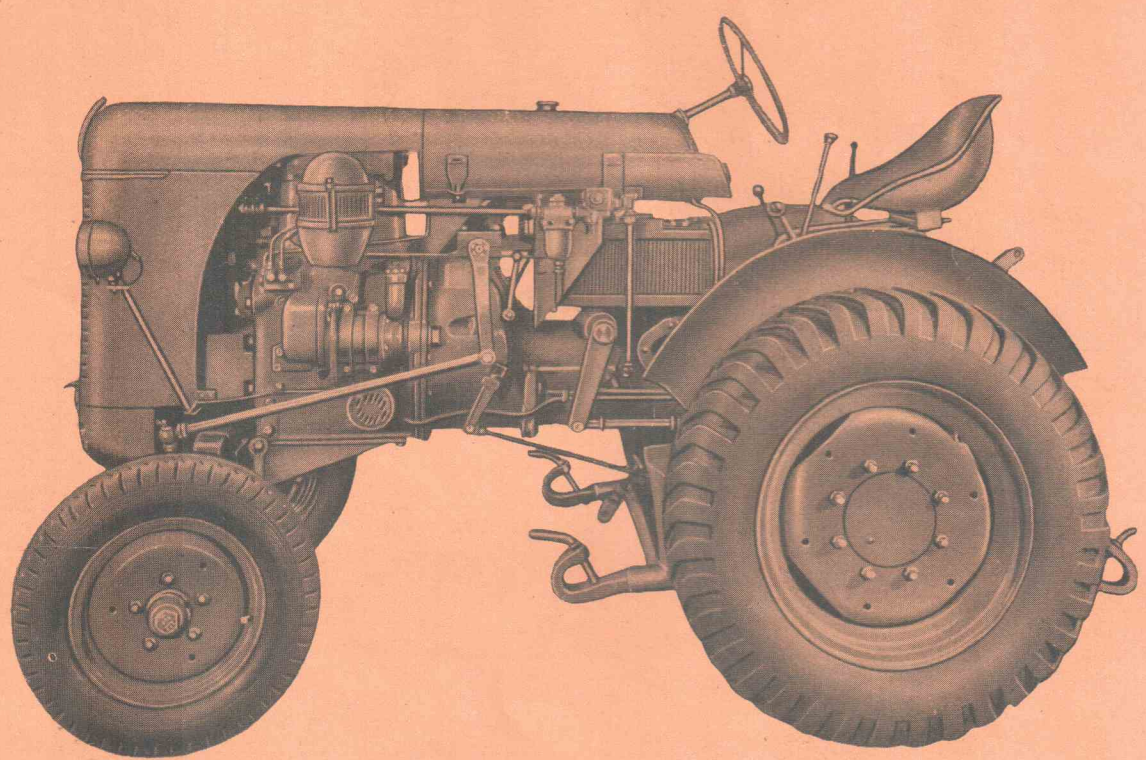


Diagramme des frais de carburant en fonction du prix et de la consommation des carburants essence ou gasoil.

Le tracteur NORMAG Diesel ne consomme que 170 à 200 gr. de gasoil par Cheval-Heure, c'est-à-dire de 2, à 2,5 Kgs. par heure de labour. A l'économie remarquable du moteur Diesel vient s'ajouter dans le tracteur NORMAG celle des frais d'entretien étonnamment bas, les organes fournissant le travail le plus dur ayant été étudiés avec un soin tout particulier, c'est-à-dire que les tracteurs NORMAG Diesel marchent toujours et très longtemps.



Caractéristiques du Tracteur NORMAG.

Construction:
Sans bâti — Mécanisme NORMAG ramassé avec entretoise en tube d'acier où sont enfermés le mécanisme de relevage et le récipient d'air comprimé.

Moteur:
Diesel 4 temps du type NORMAG BM 24 2 cylindres verticaux chemisés intérieurement.

Régime: normal: 1500 t/m.
maximum: 1650 t/m.

Alésage	100 mm.
Course	156 mm.
Cylindrée	2,36 litres
Taux de compression	1:20

Pompe d'injection:
Pompe à piston à 2 cylindres haute pression.

Puissance:
25 CV au frein correspondent en 10 H. de travail à:
2 ha de labour profond,
3 ha de labour léger,
6,25 ha de labour de déchaumage,
12,5 ha de hersage

ou au remorquage sur route correspondant à: de 15 tonnes sur des pentes allant de 3 % et de 10 tonnes sur des pentes allant jusqu'à 5 %.

Effort de traction maximum:
en 1ère à 4 Km/H. : 1625 Kgs.
en 4ème à 20 Km/H. : 285 Kgs.

Transmission:
par arbre rigide entre le moteur et la boite de vitesse (l'arbre ne pénètre pas dans la boite), boite de vitesse, train d'engrenages intermédiaire, engrenage à vis sans fin commandant le différentiel et les roues arrière. Le train d'engrenages intermédiaire mentionné ci-dessus permet de modifier le rapport de transmission dans le cas par exemple où l'on veut utiliser d'autres pneus (durée du travail nécessaire: 1 H. 1/2.)

Mécanisme:
Mécanisme NORMAG ramassé en acier trempé spécial. Transmission de force directe.

Embrayage:
à disque unique à sec commandé par la pédale gauche.

Prise de force:
Les prises de force avant et arrière tournent à 540 t/m. pour un régime du moteur de 1500 t/m. Elles sont embrayées depuis le siège du conducteur.

Poulie:
1500 t/m. — Diamètre 200 mm. Largeur 120 mm. Vitesse linéaire de la courroie 15,5 mètres/seconde. Elle est embrayée depuis le siège du conducteur.

Essieu avant:
Fusées d'essieu indépendantes fixées à l'extrémité d'un ressort double remplaçant l'essieu rigide. Roues à disques.

Essieu arrière:
Il subit seul des efforts de torsion. Roues à disques.

Refroidissement:
Pompe à eau — ventilateur fixé sur l'arbre du compresseur — Contenance du système de refroidissement : 12 L.

Réservoir de carburant:
Contenance 40 L. — Exécution soudée — Placé au dessus du tube d'acier — entretoise supporte le tableau de bord.

Echappement silencieux:
Latéralement au moteur et dirigé vers le bas.

Jantes et pneus:
Avant: Jantes 3,25 D x 16
pneus 5,50 x 16
Arrière: Jantes 6.00 S x 24
pneus 9,00 x 24

Freins:
2 Freins indépendants l'un de l'autre:
1. frein à pied (pédale de droite) du type à machoire intérieure agissant soit sur les deux roues arrière, soit sur l'une d'elles seulement.
2. frein à main agissant sur le mécanisme — Peut être bloqué — Commandé par levier à main droite.

Rayon de braquage:
Intérieur 1 m,80
Intérieur avec freinage sur une seule roue 0 m,80

Vois: Etroite : 1250 mm. Large : 1440 mm.

Siège:
Siège acier à ressort à une place — Facultativement une banquette.

Poids: Sans carburant ni eau : 1600 Kgs.

Dimensions:

Longueur	2670 mm.
Largeur	1530 mm.
Hauteur sans cabine du chauffeur	1500 mm.

Garde au sol:

Avant	380 mm.
Milieu	590 mm.
Arrière	330 mm.

Ecartement des roues: . . . . . 1740 mm.

Equipement d'air comprimé:
Compresseur — Réservoir utilisé pour le gonflage des pneus et le freinage des remorques — Système de relevage avec réservoir d'air — tous ces accessoires étant fournis à la demande.

Equipement électrique:
I. 6 volts sans préallumage: Dynamo — Phares — Coffret de distribution — Avertisseur électrique — Feu arrière — Surface réfléchissante.
II. 6 volts avec préallumage: Dynamo — Phares — Coffret de distribution — Avertisseur électrique — Feu arrière — Surface réfléchissante — Dispositif de préallumage — Batterie d'accumalateurs — Interrupteur des bougies d'allumage.
III. 12 volts préallumage et démarreur: Dynamo — Phares — Coffret de distribution — Avertisseur électrique — Feu arrière — Feu stop — Surface réfléchissante — Dispositif de préallumage — Batterie d'accumulateurs — Interrupteur d'arrêt au tableau de bord — Prise de courant á bouchon — Démarreur.

Vitesses:

		Standard	Spéciale	Spéciale
Avec pneus		9,00 x 24	11,25 x 24	12,75 x 24
Vitesse du moteur	t/m.	1500	1500	1500
Rapport de transmission de l'engrenage intermédiaire		36/36	31/41	31/41
1ère vitesse	Km/H.	3,6	2,74	3,12
2ème vitesse	Km/H.	6,35	5,00	5,5
3ème vitesse	Km/H.	11,00	8,50	9,5
4ème vitesse	Km/H.	19,80	15,35	16,9
Marche arrière	Km/H.	2,95	2,3	2,5

NORMAG-ZORGE

NORMAG ZORGE G.m.b.H.
VEREINIGTES WIRTSCHAFTSGEBIET
Werk Zorge: Telefon Amt Walkenried 79 u. 150
Werk Hattingen: Telefon 2851-52

ZORGE / SÜDHARZ
über WALKENRIED
Tel.-Adr.: Normag Zorge
Normag Hattingen

Entwurf und Druck: Industrie-Atelier, Hugo v. Othegraven, Düsseldorf. Permit-Nr. 1/7D3/329. 4620. 5000. 10. 49