



**NOTICE D'UTILISATION  
ET D'ENTRETIEN**

**MOTEURS TYPES**

**617-627**

**Pages**

**DESCRIPTION — IDENTIFICATION ..... 2-3**

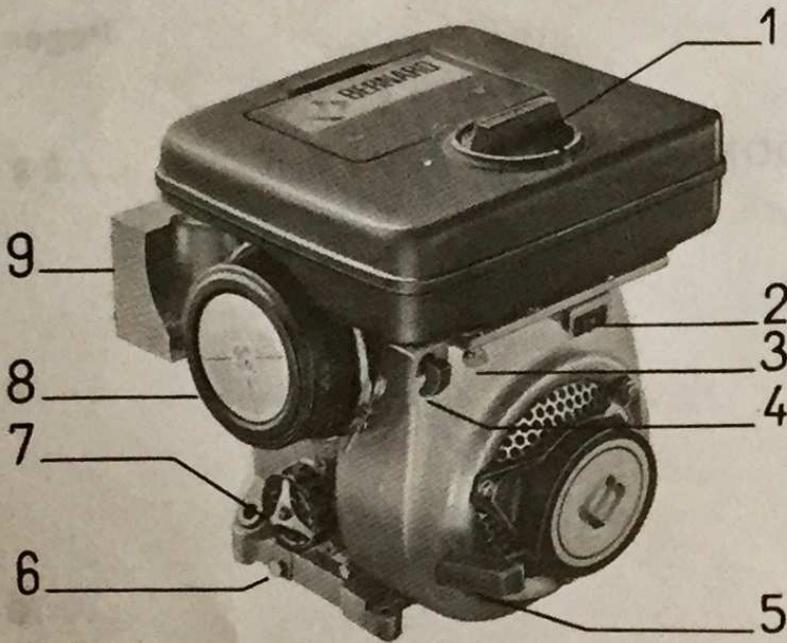
**CARACTÉRISTIQUES ..... 4**

**PRÉPARATION A L'EMPLOI ..... 5**

**UTILISATION ..... 5-6-7-8**

**ENTRETIEN ..... 8-9-10-11**

**INCIDENTS ..... 12-13**

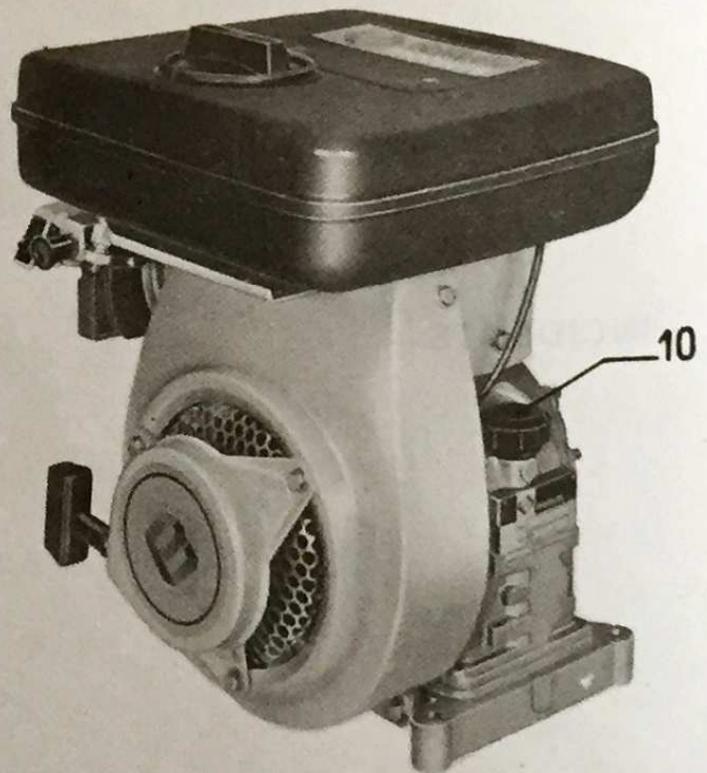


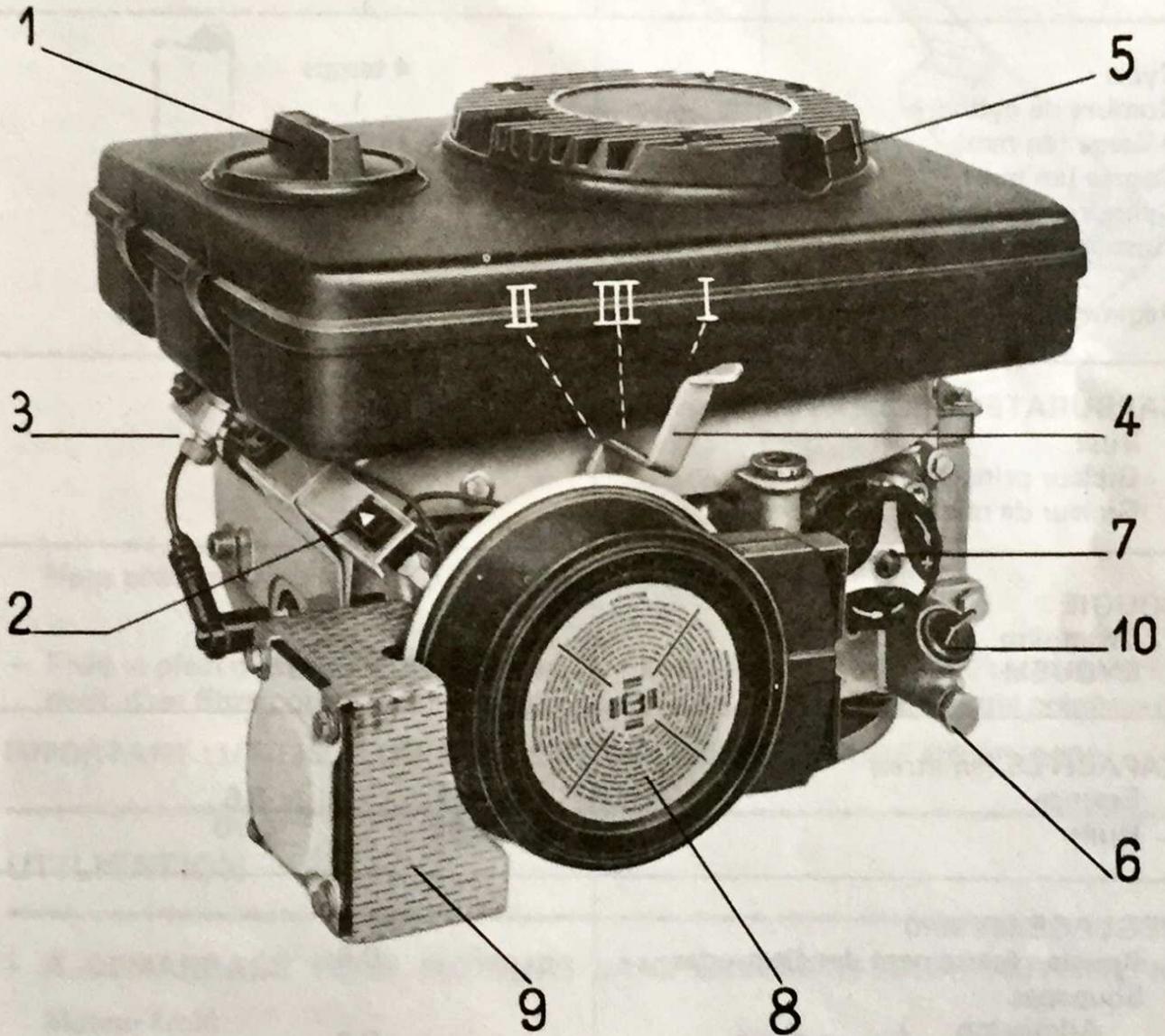
1. Remplissage d'essence
2. Bouton d'arrêt du moteur
3. Robinet d'essence
4. Commande de volet de départ (starter)
5. Poignée du lanceur à rappel automatique
6. Vidange d'huile
7. Bouton d'accélération
8. Filtre à air et carburateur sous capotage du filtre
9. Pot d'échappement
10. Remplissage d'huile-niveau

|   |  |
|---|--|
| <b>BERNARD</b>  |  |
| <b>moteurs</b>  |  |
| Type  | <input style="width: 80%;" type="text"/>   |
| N°  | <input style="width: 80%; text-align: center; font-size: 1.2em;" type="text" value="D"/> |
| 75047 - PARIS FRANCE 12 rue Modèrne<br>MADE IN FRANCE |  |

Pour toute correspondance, demande de renseignements ou commande de pièces, veuillez indiquer :

- le type et le numéro de fabrication du moteur





# CARACTERISTIQUES

| types de Moteurs   | 617  | 627 (sortie vilebre-quin verticale) |
|--|--|-------------------------------------|
| Cycle<br>Nombre de cylindre<br>Alésage (en mm)<br>Course (en mm)<br>Cylindrée (en cm <sup>3</sup> )<br>Puissance en kW<br>en ch<br>Régime d'utilisation (en tr/mn) | 4 temps<br>1<br>70<br>60<br>231<br>4,4<br>6<br>4000                      |                                     |
| CARBURATEUR SOLEX 20 HNS<br>Buse<br>Gicleur principal<br>Gicleur de ralenti  | Rep 119<br>18,5<br>82,5<br>35  |                                     |
| BOUGIE<br>Champion<br>EYQUEM   | L 90<br>502 moto   |                                     |
| CAPACITES (en litres)<br>Essence<br>Huile  | 4,4<br>0,92  | 3,6<br>0,70                         |
| REGLAGE (en mm)<br>Bougie : écartement des électrodes<br>Soupapes :<br>Admission }<br>Echappement } Jeu à froid<br>Avance à l'allumage                             | 0,6<br>0,2<br>25° avant PMH<br>(48 mm sur la jante du volant $\phi$ 230) |                                     |

---

## PREPARATION A L'EMPLOI

---

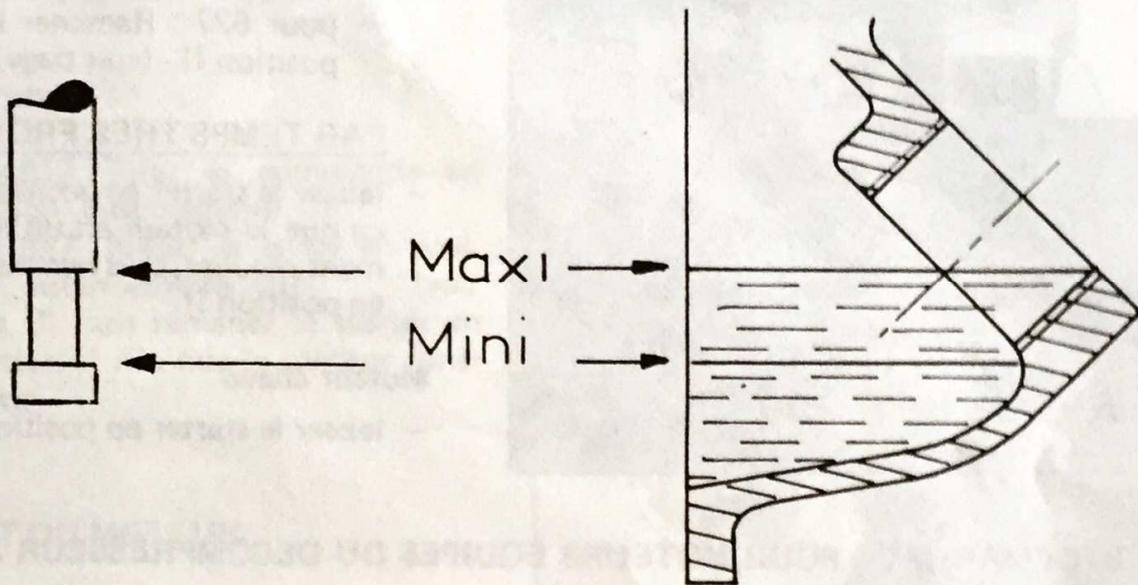
- Faire le plein d'huile  
Dévisser le bouchon de remplissage d'huile (Rep. 10, pages 2 et 3).  
Verser l'huile jusqu'au maxi (voir croquis).

*En aucun cas le niveau doit être :*

**Moteur 617**

- supérieur au maxi
- inférieur au mini

**Moteur 627**



Nous préconisons : **MOBILOIL SPECIALE 10W30** ou **SUPER ELF 15W40**

- Faire le plein d'essence (Bouchon Rep. 1, voir pages 2 et 3) à l'aide d'un entonnoir muni d'un filtre pour éviter tout incident de fonctionnement ou d'usure prématurée.

**IMPORTANT : UTILISER UNIQUEMENT DE L'ESSENCE PURE ORDINAIRE**

---

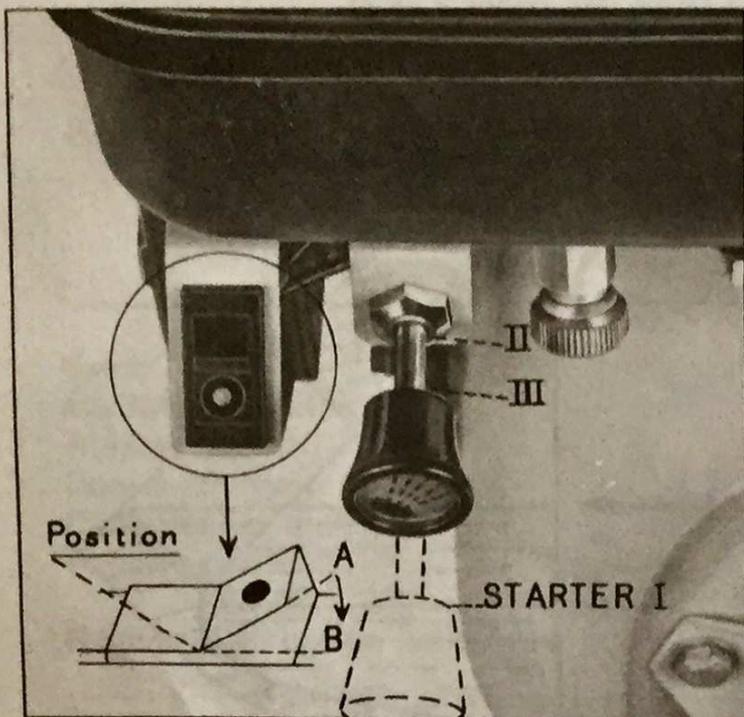
## UTILISATION

---

### 1. A DEMARRAGE POUR MOTEURS SANS DECOMPRESSEUR AUTOMATIQUE

**Moteur froid**

- 1) Ouvrir le robinet d'essence.
- 2) S'assurer que le bouton d'arrêt du moteur est en position A (position de fonctionnement).
- 3) Placer la commande de volet de départ en position starter :
  - pour 617 : Tirer à fond la commande position 1, (voir page 6)
  - pour 627 : Placer le levier en position I (voir page 3).
- 4) Amener le bouton d'accélération en position maxi.



- \* 5) Tirer énergiquement sur la cordelette de lancement jusqu'au déroulement complet.
- 6) Dès que le moteur fonctionne :
  - pour 617 : Repousser à fond la commande starter en position II,
  - pour 627 : Ramener le levier en position II. (voir page 3).

## PAR TEMPS TRES FROID

- laisser le starter en position I jusqu'à ce que le moteur ait un fonctionnement régulier, puis ramener le starter en position II.

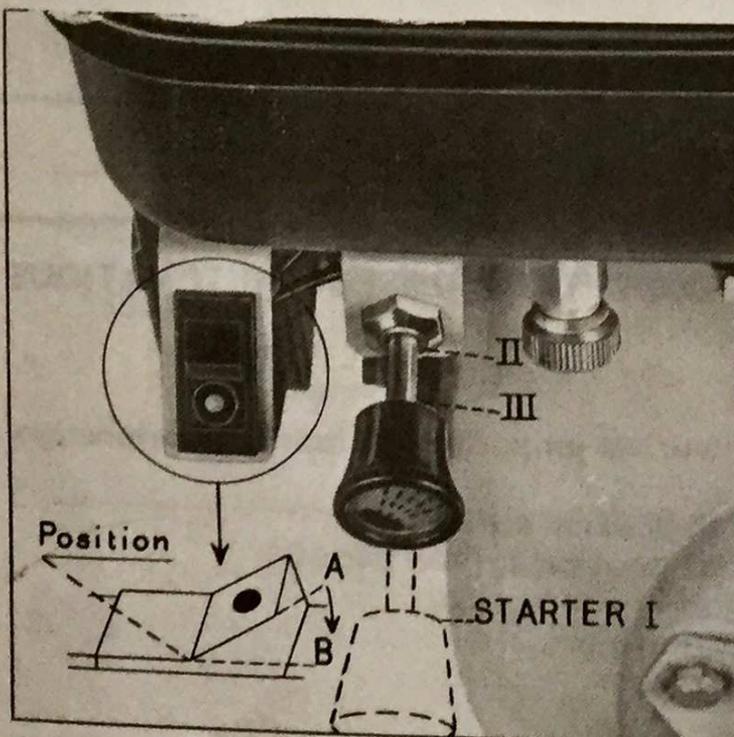
## **Moteur chaud**

- laisser le starter en position II.

## 1. B DEMARRAGE POUR MOTEURS EQUIPES DU DECOMPRESSEUR AUTOMATIQUE

### **Moteur froid**

- 1) Ouvrir le robinet d'essence.
- 2) S'assurer que le bouton d'arrêt du moteur est en position A (position de fonctionnement).
- 3) Placer la commande de volet de départ en position starter :



- pour 617 : Tirer à fond la commande en position I,
- pour 627 : Placer le levier en position I.
- 4) Amener le bouton d'accélération en position maxi.
- \* 5) Amener le cordelette jusqu'à sensation d'une légère résistance et tirer de façon continue jusqu'au déroulement complet.
- 6) Dès que le moteur fonctionne :
  - pour 617 : Repousser à fond la commande de starter en position II.

\* Accompagner le réenroulement de la corde pour le lanceur à rappel automatique.

## UTILISATION

— pour 627 : Amener le levier en position II (voir page 3).

Si, à la suite de cette opération, le moteur a des ratés :

— pour 617 : Tirer la commande en position intermédiaire III.

— pour 627 : Amener le levier en position intermédiaire III (Voir page 3) le moins longtemps possible jusqu'à ce que le moteur ait un fonctionnement régulier.

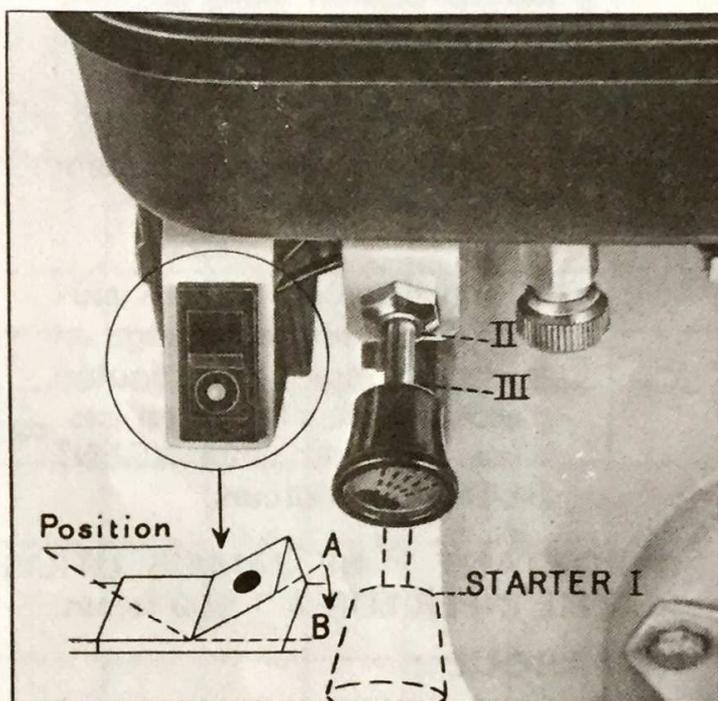
### Moteur chaud :

— pour 617 : Tirer la commande en position intermédiaire III

— pour 627 : Placer le levier en position intermédiaire III (voir page 3) puis ramener le starter en position II dès que le moteur fonctionne.

## 2. ARRET DU MOTEUR

- 1) Fermer le robinet d'essence.
- 2) Mettre le bouton d'arrêt sur la position (B) jusqu'à l'arrêt complet du moteur (appuyer sur le côté du bouton repéré par un point).



### IMPORTANT :

Nous vous conseillons de replacer le bouton d'arrêt en position de marche (A) dès l'arrêt complet du moteur.

---

## UTILISATION

---

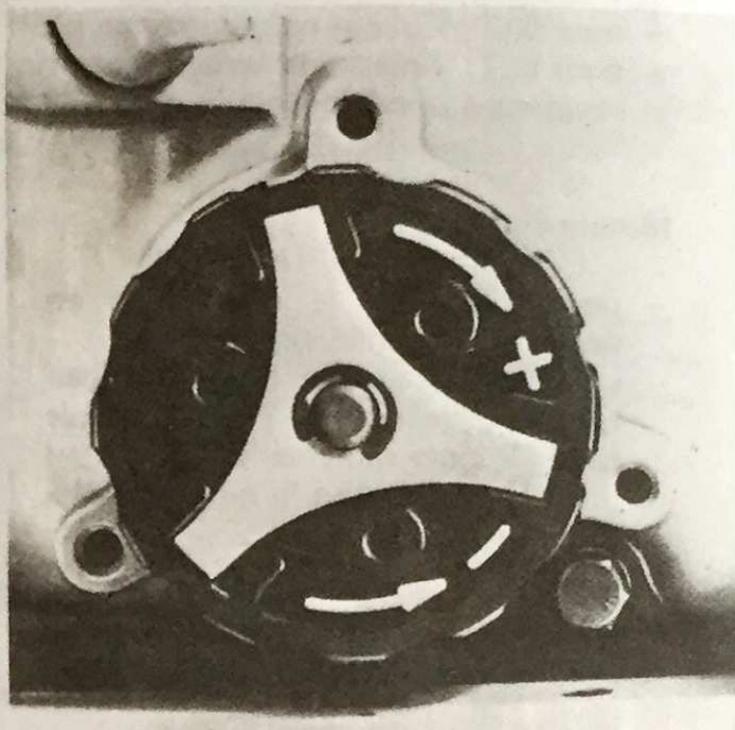
### 3. VITESSE

— Pour obtenir la vitesse désirée, agir sur le bouton d'accélération

- Pour augmenter la vitesse, tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre (voir photo ci-contre).
- Pour diminuer la vitesse, tourner le bouton dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

**Nota :** Ne jamais utiliser le moteur en surcharge.

- Le moteur n'est pas en surcharge si le régime change en agissant sur le bouton d'accélération, s'il n'en est pas ainsi consulter votre AGENT BERNARD moteurs.



**IMPORTANT :** NE JAMAIS UTILISER LE MOTEUR EN CHARGE A UN RÉGIME INFÉRIEUR A 1 500 tr/mn.

#### REMARQUE :

Pour certaines applications, les moteurs sont équipés d'un dispositif dit « SECTEUR BLOQUÉ » ; sur ces moteurs aucune intervention n'est à effectuer sur le levier de réglage de la vitesse.

---

## ENTRETIEN

---

#### IMPORTANT :

- La qualité de nos matériaux et de nos usinages vous permet de faire une **ECONOMIE** sur les vidanges.
- Après la première vidange **OBLIGATOIRE** à 30 heures de fonctionnement, nous recommandons seulement de contrôler et compléter, si nécessaire le niveau d'huile :
  - . à chaque mise en marche
  - . et toutes les 8 heures de fonctionnement.
- Toutefois, pour les moteurs fonctionnant :
  - . en atmosphère très poussiéreuse,
  - . en température ambiante supérieure à 40°C,
  - . d'une manière intensive,effectuer une vidange toutes les 70 heures. Voir préconisation page 5.

# ENTRETIEN

## 1. TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

|                                       |                                     | A chaque mise en marche   | Toutes les 8 heures | Toutes les 50 heures | Toutes les 150 heures | Toutes les 300 heures |
|---------------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| HUILE<br>(voir ci-contre).            | <i>Niveau</i>                       | X   | X                   |                      |                       |                       |
| BOUGIE                                | <i>Réglage</i>                      |   |                     |                      | X                     |                       |
|                                       | <i>Changement</i>                   |   |                     |                      |                       | X                     |
| CONTACT-RUPTEUR                       | <i>Contrôle - Réglage</i>           |   |                     |                      |                       | X                     |
| CARBURATEUR                           | <i>Nettoyage</i>                    |   |                     |                      |                       | X                     |
| FILTRE DU ROBINET D'ESSENCE           | <i>Nettoyage</i>                    |   |                     |                      | X                     |                       |
| DISPOSITIF DE REFROIDISSEMENT         | <i>Examen et nettoyage éventuel</i> |   |                     | X                    |                       |                       |
| FILTRE A AIR SEC<br>(VOIR CI-DESSOUS) | <i>Nettoyage</i>                    | - 1 fois par semaine en atmosphère normale.<br>- 2 fois par jour (au minimum) en atmosphère poussiéreuse.<br>Voir instructions apposées sur le filtre |                     |                      |                       |                       |
| FILTRE A AIR A BAIN D'HUILE           |                                     | - Changer l'huile de la cuve au minimum 1 fois par jour.<br>- Nettoyer l'élément filtrant à l'essence.<br>Voir instructions apposées sur le filtre    |                     |                      |                       |                       |

**IMPORTANT :** Pour une utilisation en atmosphère poussiéreuse (sciure, ciment, etc...) nous conseillons de remplacer ce type de filtre par un filtre à bain d'huile.

## 2. GRAISSAGE DES EMBRAYAGES, EMBRAYAGES-RÉDUCTEURS, RÉDUCTEURS

Pour les moteurs munis de ces équipements.

fig.1

EMBRAYAGE : fig. 1.  
RÉDUCTEUR : fig. 2.

- Première vidange après 30 heures de fonctionnement, ensuite toutes les 200 heures environ .
- Contrôler le niveau toutes les 70 heures.
- Méthode de vidange :
  - 1) Dévisser les bouchons Rep. 1 et 3.
  - 2) Remplissage :
    - Visser le bouchon Rep. 3.
    - Dévisser le bouchon Rep. 2.
    - Verser l'huile lentement par l'orifice A.
    - Lorsque celle-ci commence à s'écouler par l'orifice B revisser les bouchons Rep. 1 et Rep. 2.

**Nota :** Utiliser la même qualité d'huile que celles préconisées pour le moteur (voir page 5).

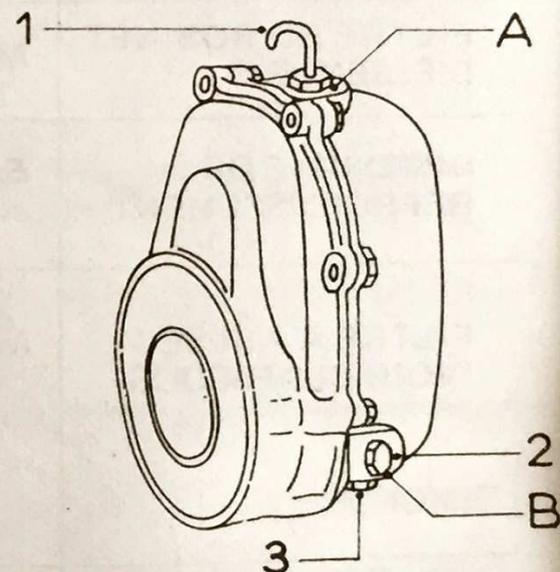
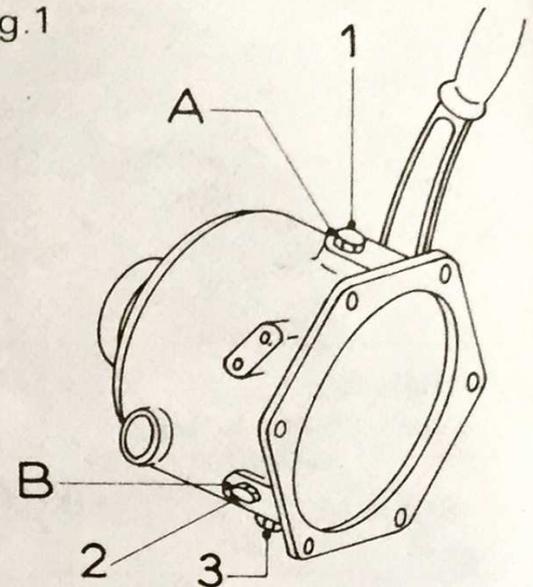


fig.2

## 3. STOCKAGE DU MOTEUR

A - Précautions à prendre :

- 1) Vidanger l'huile contenue dans le carter moteur.
- 2) Pour un stockage de longue durée faire le plein d'huile du carter avec une huile de stockage.

**MOBILOIL « INFILREX 100 »**  
ou  
**ELF STOCKAGE**

## ENTRETIEN

**Nota :** Pour un simple hivernage du moteur, remplacer l'huile du moteur par une huile neuve :

— Voir huiles préconisées (page 5).

- 3) Faire fonctionner le moteur pendant quelques minutes (5 à 10 mn).
- 4) Arrêter le moteur.
- 5) Introduire par l'orifice de la bougie la valeur d'une 1/2 cuillerée à soupe d'huile.
- 6) Tourner le moteur à la main de quelques tours de façon à bien enduire d'huile le piston et le cylindre.
- 7) Amener le moteur au temps de compression pour que les soupapes soient fermées, ceci afin d'éviter l'entrée d'air humide à l'intérieur du moteur.
- 8) Remonter la bougie
- 9) Vidanger l'essence contenue dans le réservoir et dans la cuve du carburateur.

### B. REMISE EN MARCHÉ.

- 1) Vidanger l'huile de stockage.
- 2) Faire les pleins :
  - d'huile : voir huiles préconisées (page 5)
  - essence : (voir page 5)
- 3) Tourner le moteur à la main de quelques tours.
- 4) Démarrer le moteur et le laisser fonctionner pendant 5 minutes à bas régime et sans charge ou faible charge.

# INCIDENTS EVENTUELS

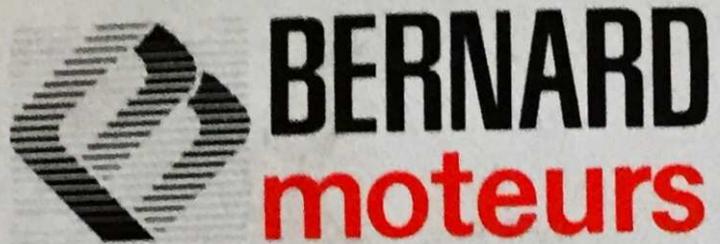
## TABLEAU DES INCIDENTS

| INCIDENTS                            | CAUSES POSSIBLES                         | VÉRIFICATIONS OU OPÉRATIONS   |
|--------------------------------------|--|---|
| Le moteur ne démarre pas             | — mauvaise alimentation en carburant     | — vérifier le plein d'essence<br>— vérifier si le robinet est ouvert<br>— vérifier la tuyauterie<br>— nettoyer le filtre du robinet<br>— vérifier le pointeau et le flotteur<br>— nettoyer les gicleurs |
|                                      | — volet d'air en mauvaise position       | — vérifier  |
|                                      | — allumage défectueux                    | * régler ou changer les contacts<br>* vérifier la bobine, le condensateur, la bougie et le fil de la bougie   |
|                                      | — manque de compression                  | *   |
| Le moteur cale au ralenti            |  | — nettoyer le gicleur de ralenti<br>— vérifier la fixation du carburateur<br>— régler le ralenti  |
| Le moteur cale en accélérant         |  | — nettoyer le gicleur de marche   |
| Le moteur fonctionne irrégulièrement | — mauvaise carburation                   | — vérifier le filtre du robinet, le pointeau, le flotteur, le gicleur principal - le gicleur de ralenti.  |
|                                      | — mauvais allumage                       | * régler les contacts<br>* vérifier l'état de la bougie, fil de bougie, condensateur et bobine<br>— vérifier l'écartement des électrodes de bougie  |
|                                      | — mauvaise alimentation en air           | — nettoyer le filtre à air  |
| Le moteur manque de puissance        | — mauvaise alimentation en carburant     | — nettoyer le gicleur principal   |
|                                      | — manque de compression                  | * vérifier les soupapes et le jeu   |
|                                      | — allumage défectueux                    | * vérifier le calage et le système d'allumage   |
|                                      | — mauvaise alimentation en air           | — nettoyer le filtre à air  |
| Le moteur chauffe                    | — dispositif de refroidissement encrassé | — nettoyer  |
|                                      | — moteur en surcharge                    | *   |
| Le moteur consomme de l'huile        | — fuites                                 | — vérifier  |
|                                      | — segmentation (remontées d'huile)       | *   |
|                                      | — état reniflard                         | *   |

# INCIDENTS EVENTUELS

## TABLEAU DES INCIDENTS

| INCIDENTS          | CAUSES POSSIBLES  | VÉRIFICATIONS<br>OU OPÉRATIONS   |
|--------------------|---|--|
| Mauvaises reprises | <ul style="list-style-type: none"><li>- moteur en surcharge</li><li>- commande du papillon des gaz grippée</li><li>- bougie défectueuse</li><li>- gicleur principal partiellement bouché</li><li>- contacts du rupteur oxydés</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>* vérifier</li><li>* vérifier si le papillon ouvre à fond sans point dur</li><li>- changer</li><li>- nettoyer</li><br/><li>- nettoyer, régler (0,4 mm)</li></ul> |
|                    |   |  |



La Boursidière RN186  
92350 Le Plessis Robinson

Tél. 630-21-03  
Télex : 200288F Bermot

ÉDITION 08-79  
N 3678  
Code 413275