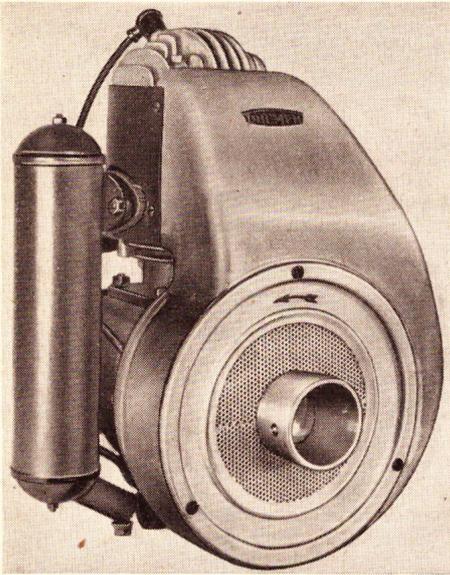
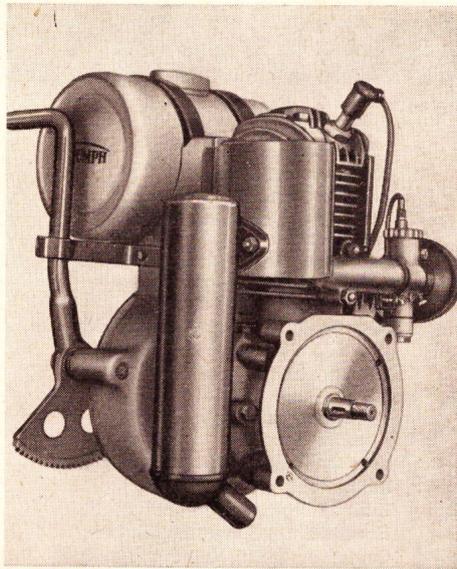


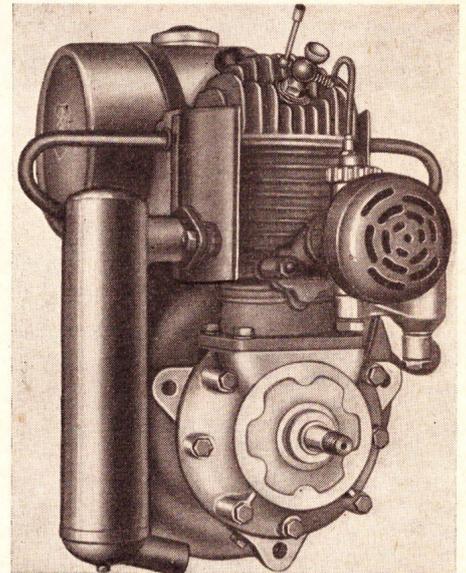
TWN-GEMO-Motoren



Typ „Gemo 170“ - 170 ccm



Typ „Gemo 200“ - 200 ccm



Typ „Gemo 250“ - 250 ccm

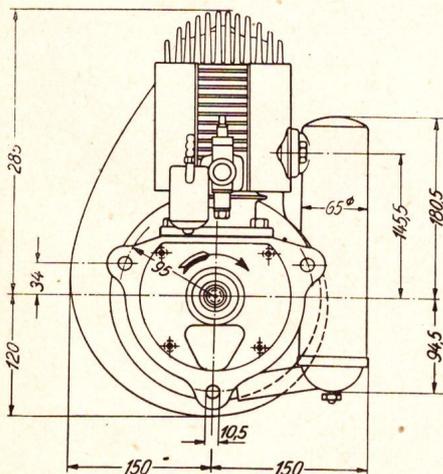
Mit dem BDG-250-Modell haben die Triumph-Werke Nürnberg eine feste Stellung im Motorradbau bezogen. In der Viertelliterklasse seit Jahren dem Zweitakt-Doppelkolbenprinzip verhaftet, konnte bei präziser Fertigung und zielbewußter Entwicklungsarbeit der Erfolg nicht ausbleiben, und ausgehend von den bei Motorradmotoren erzielten guten Resultaten, könnte einer oberflächlichen Betrachtung die universelle Anwendbarkeit des Doppelkolben-Zweitaktmotors für alle nur möglichen Aggregate folgerichtig scheinen. Aber die gewerblichen Motoren von Triumph, kurz G e m o, sind Nasenkolben-Zweitakter! Gehen Konstruktionen hier einen Krebsgang? Nein. Während der Doppelkolben-

wie der Flachkolben-Zweitaktmotor mit steil ansteigender PS-Kurve und hoher Leistungsspitze ihr fruchtbarstes Gebiet im Motorradbau gefunden haben, behauptet sich der Nasenkolbenmotor auch heute noch überall dort, wo niedrige Spüldrücke im unteren Drehzahlbereich für eine disziplinierte Gasführung und damit für gute Füllung und Leistung sorgen, und dergestalt un schwer die für gewerbliche Zwecke geforderte, flach verlaufende PS-Kurve erzielt werden kann.

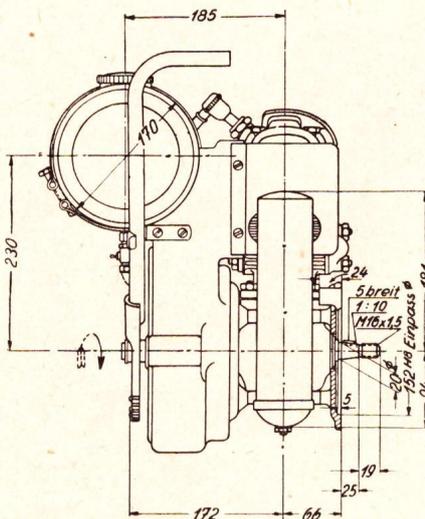
Wie die Leistungs- und Verbrauchskurven lehren, sind die TWN-Gemo tatsächlich durch hochliegende Leistung im unteren und mittleren Drehzahlbereich charakterisiert. Diese Kennzeichnung ist der Drei-

kanal-Querstromspülung gutzuschreiben, und es erweist sich als vorteilhaft, wenn die nötige Antriebsleistung für das betreffende Gerät nicht erst im Vollastbetrieb gesucht werden muß, sondern z. B. 4,5 PS schon bei 2300 U/min erhältlich sind, während die Höchstleistung von 5 PS nicht weit ab bei nur 3000 U/min liegt. Daß der Verschleiß in diesen Drehzahlbereichen in mäßigen Grenzen bleibt, braucht nicht erst nachgewiesen zu werden.

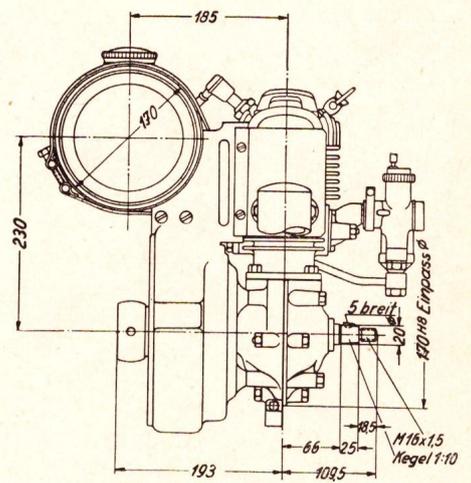
Die TWN - Gemo sind durchweg luftgekühlte Einzylinder-Benzinmotoren mit Gemischschmierung und Radialgebläse. Das Kühlluftgebläse sitzt direkt auf der Motorwelle, sein Leistungsbedarf wird mit 10% der Motorleistung angegeben. Die bei der



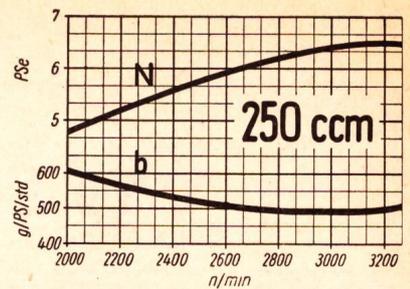
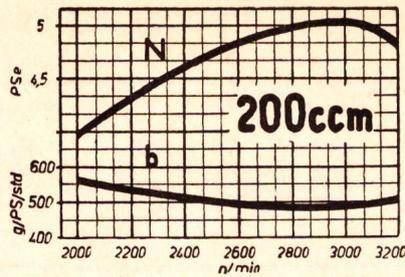
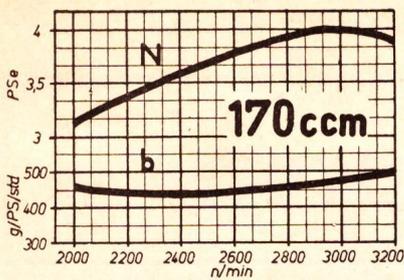
Gemo 170 Aufriß



Gemo 200 Seitenriß



Gemo 250 Seitenriß



TECHNISCHE DATEN:

Typ Gemo 170

55 mm Bohrung
72 mm Hub
Hubvolumen 170 ccm
Leistung 4 PS bei 3000 U/min
Drehrichtung am Antriebsstummel:
rechtslaufend
Ausrüstung der Standardausführung:
3-Punkt-Gehäuseflansch 41,5 mm
Einpaßdurchmesser
Noris-Hochspannungs-Magnetzündler
Bosch-Zündkerze
Ansaugstutzen
Bing-Vergaser
Bing-Naßluftfilter 25 mm Aufsteck-
durchmesser
Auspufftopf
Anwerfrolle
Anwerfgurt
Werkzeug
Gewicht des kompl. Motors ca. 22,5 kg

Typ Gemo 200

59 mm Bohrung
72 mm Hub
Hubvolumen 197 ccm
Leistung 5 PS bei 3000 U/min
Drehrichtung am Antriebsstummel:
linkslaufend
Ausrüstung der Standardausführung:
4-Punkt-Gehäuseanschlußflansch
152 mm Einpaßdurchmesser
Noris-Hochspannungs-Magnetzündler
Bosch-Zündkerze
Ansaugstutzen
Bing-Vergaser
Bing-Naßluftfilter 35 mm Aufsteck-
durchmesser
Vergaser-Regulierhebel und Seilzug
Auspufftopf
Kraftstoffbehälter und -Leitung
Handhebel-Segmentstarter, Werkzeug
Gewicht des kompl. Motors ca. 25,5 kg

Typ Gemo 250

66 mm Bohrung
72 mm Hub
Hubvolumen 246 ccm
Leistung 6,5 PS bei 3200 U/min
Drehrichtung am Antriebsstummel:
linkslaufend
Ausrüstung der Standardausführung:
Motorgehäuse mit 3-Punkt-Befestigung
170 mm Einpaßdurchmesser
Noris-Hochspannungs-Magnetzündler
Bosch-Zündkerze
Ansaugstutzen
Bing-Vergaser
Bing-Naßluftfilter 35 mm Aufsteck-
durchmesser
Vergaser-Regulierhebel und Seilzug
Auspufftopf
Kraftstoffbehälter und -Leitung
Handhebel-Segmentstarter, Werkzeug
Gewicht des kompl. Motors ca. 26 kg

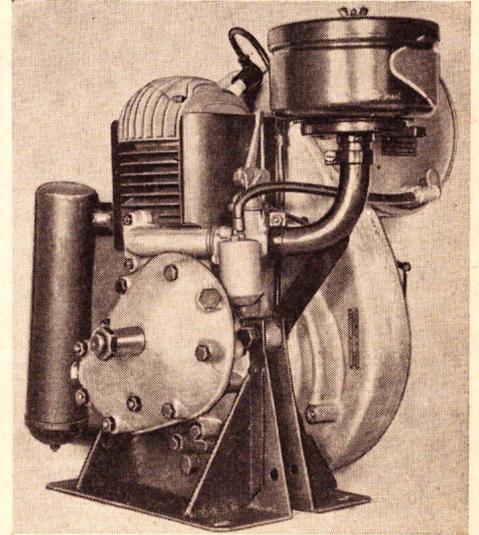
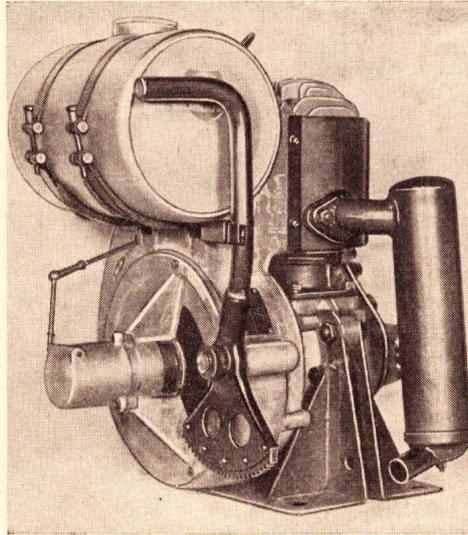
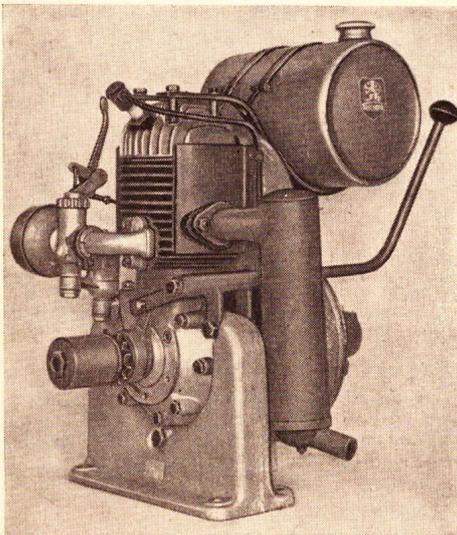
Konstruktion der Gemo gestellten Anforderungen können als erfüllt betrachtet werden: Stehvermögen im Dauerbetrieb. Geringster Wartungsbedarf. Verlässliche Funktion auch bei nicht fachkundiger Bedienung. Über den ganzen Drehzahlbereich möglichst gleichmäßig verlaufendes Drehmoment.

Die Anspruchslosigkeit der TWN-Gemo in der Wartung, ihre einfache Bedienungsweise und ihre Eignung für die verschiedensten Zwecke ist bereits mehrtausendfach erwiesen. Um zu günstigen Einbaumaßen zu kommen, findet man in allen Teilen eine raumsparende und konstruktiv vorteilhaft gelöste Anordnung des gesamten Motor-Aggregates. Untersetzungsgetriebe ermöglichen es, die normalen Höchstdrehzahlen von 3000 bis 3200 U/min dem Arbeitstempo

langsam laufender Geräte anzupassen. Durch die Gliederung des TWN-Gemo-Programms in drei Standard-Typen entstand gemäß dem Hubvolumen die Reihe 170, 200 und 250, dadurch wird eine vielseitige Verwendungsmöglichkeit erreicht und die Abwandlungsfähigkeit der einzelnen Standard-Typen gestattet tatsächlich den An- oder Einbau der Gemo in eine Vielzahl von Geräten. Überall dort, wo menschliche Arbeitskraft nicht mehr ausreicht oder vervielfacht werden soll, wo Zugtiere ersetzt werden können, oder wo Strom am Arbeitsort fehlt, da wird der gewerbliche Motor entweder stationär verwendet oder in Aggregate eingebaut, wo er neben der Fortbewegung noch der Verrichtung von Arbeitsvorgängen dient. Auf Grund ihrer Leistungsdaten und ihrer Wirtschaftlichkeit haben sich die Gemo in

viele Zweige der gewerblichen Wirtschaft, in Industrie, Baugewerbe, Forstwirtschaft, Gartenbau und Schifffahrt Eingang verschafft. Betonmischer, Grasmäher, Motorpflüge, Förderbänder, Seilwinden, Kreissägen, Wasserpumpen, Schädlingsbekämpfungsspritzten, Stromaggregate, Kehrmaschinen und schließlich auch der Kleinstwagen — sie alle finden in einer zweckentsprechenden Abwandlung der einen oder anderen Standard-Type von 170, 200 oder 250 ccm ihre geeignete Antriebsquelle. Daß echte Triumph-Sorgfalt die Gemo von der Fertigung bis zum Einbau überwacht, und für jeden Verwendungszweck vom Werk aus einen bestimmten Motor zuweist, ist bei aller Anpassungsfähigkeit der Gemo eine Gepflogenheit, die Mißerfolge ausschließt und Bewährung sichert.

J. F. D.



Links: Um nur drei Beispiele der vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten zu nennen: Der 170 ccm-Aufbaumotor für Gespannmähmaschine mit Kettenritzel und Überschnappkupplung auf der Motorwelle. Mitte: Der 200-cm-Gemo als typische Abart für den Einbau in eine Kreissäge. Rechts: Ein 250-cm-Gemo mit Untersetzungsgetriebe, Abart für Betonmischer.

Triumph-Fotos und Werkzeugzeichnungen