

Auszug aus der Betriebsanleitung für die gewerblichen Motoren Triumph-Gemo 170/200/250

Ausgabe Februar 1952

Vor Inbetriebnahme des Motors bitten wir folgende Punkte zu beachten:

1. Ihr Triumph-Gemo ist ein Benzinmotor!

Sie tanken vorteilhaft immer einen **Marken-Kraftstoff**.

Strecken Sie niemals den Kraftstoff mit Dieselöl, Gasöl oder ähnlichem, weil die Lebensdauer des Motors darunter leidet.

Sie schmieren den Motor durch Beimischung von Schmieröl zum Kraftstoff, und zwar im Verhältnis 1:20 für den Einlaufbetrieb und 1:25 für den Normalbetrieb. Beachten Sie die nachfolgende Tabelle über Mischungsanteile von Öl und Benzin.

Mischungstabelle

Mischungsverhältnis	
Öl : Kraftstoff = 1 : 20	Öl : Kraftstoff = 1 : 25
1 ¹ / ₄ Liter Öl auf 25 Liter Benzin	1 Liter Öl auf 25 Liter Benzin
1 Liter Öl auf 20 Liter Benzin	800 ccm Öl auf 20 Liter Benzin
³ / ₄ Liter Öl auf 15 Liter Benzin	600 ccm Öl auf 15 Liter Benzin
¹ / ₂ Liter Öl auf 10 Liter Benzin	400 ccm Öl auf 10 Liter Benzin
¹ / ₄ Liter Öl auf 5 Liter Benzin	200 ccm Öl auf 5 Liter Benzin
50 ccm Öl auf 1 Liter Benzin	40 ccm Öl auf 1 Liter Benzin

Lassen Sie den Motor niemals mit einer anderen Mischung, als vorgeschrieben, laufen. Mischen Sie stets gründlich und in einem besonderen Gefäß und achten Sie darauf, daß das Mischgefäß peinlich sauber ist.

Verwenden Sie für diese Mischungsschmierung ein **Qualitäts-Schmieröl**.

Wir empfehlen: **SHELL X - 100 MOTOROEL SAE 50**

oder **Esso-Motoröl SAE 40**

oder **Castrol-Zweitaktöl SAE 40**

} im Sommer und Winter.

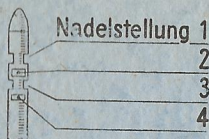
3. Einlaufen

Denken Sie daran, daß ein fabrikneuer Motor nicht sofort seine volle Leistung abgeben kann, sondern daß er sich erst einlaufen muß.

Die Einlaufzeit von 30 Stunden ist unbedingt einzuhalten.

Öffnen Sie den Gashebel in der Einlaufzeit niemals ganz, denn **die Lebensdauer des Motors hängt recht erheblich von der sachgemäßen Behandlung während der ersten 30 Betriebsstunden ab**.

Lassen Sie den Motor in dieser Zeit nicht mit Standgas, d.h. mit dauernd gleichbleibender Drehzahl bzw. Belastung laufen, sondern treiben Sie ihn abwechselnd und kurzzeitig in die Höhe (zunächst aber nicht auf Vollgas) und lassen Sie ihn dann wieder abfallen, damit er abkühlen kann. Dieses Wechselspiel begünstigt und beschleunigt den Einlauf-Vorgang wesentlich.



Ändern Sie nach dem Einlaufbetrieb die Düsenadelstellung im Vergaser von Rille 3 auf Rille 2 von oben; (Lage der Nadelrillen siehe nebenstehendes Bild).

4. Anwerfen des Motors

Nach tagelangem Stillstand des Motors empfiehlt es sich, die Öl-Kraftstoffmischung im Kraftstoffbehälter mit einem sauberen Holzstab gründlich durchzurühren, um Entmischungserscheinungen zu vermeiden.

Kraftstoffhahn öffnen. Bei kaltem Motor Tupper am Vergaser niederdrücken, bis Kraftstoff im Vergaser überläuft; bei warmem Motor bleibt Tupper unberührt; Gashebel ungefähr $\frac{1}{4}$ öffnen; Handhebelstarter bzw. Riemenstarter kräftig betätigen; beim Riemenstarter ist auf die Drehrichtung zu achten (siehe Richtungspfeil am Gehäuse). Der Motor springt an.

5. Betrieb

Nach dem Anspringen des Motors den Handstarthebel sofort wieder in seine Ruhestellung bringen und den Tupper am Vergaser solange kurzzeitig betätigen, bis der Motor gleichmäßig arbeitet.

Motor je nach Jahreszeit und Außentemperatur in leicht beschleunigtem Leerlauf 2–4 Minuten (im Stand) warmlaufen lassen.

Gashebel nach Bedarf regulieren (denken Sie aber an die Einlauf-Anleitung). Im Leerlauf bzw. im unbelasteten Zustand das Gas stets wegnehmen.

6. Abstellen

Gashebel ganz zurücknehmen; Einspritzhahn öffnen; Kraftstoffhahn schließen.

7. Wartung und Pflege

Nach längerer Laufzeit sind folgende Arbeiten durchzuführen:

- a) Sämtliche Schrauben und Muttern, besonders die Halsmutter der Anwerfvorrichtung nachziehen.
- b) Zündkerze herausschrauben und Elektroden (mittels weicher Drahtbürste) von Ruß und Öl säubern; Elektrodenabstand 0,4–0,5 mm.
- c) Kraftstoffhahn abschrauben und Sieb reinigen.
- d) Unterbrecherkontakte nach je 100 Betriebsstunden auf Abstand und Zustand prüfen. Unterbrecherkontakthub 0,3 mm.
- e) Luftfilter, je nach Staubanfall, mehr oder weniger oft **aber regelmäßig** reinigen und wieder frisch einölen.
- f) Ölkohle entfernen, wenn der Motor in der Leistung merklich nachläßt oder übermäßig heiß wird. Dazu ist der Zylinderkopf und Auspufftopf abzunehmen. Die Ölkohle, die sich im Zylinderkopf, auf dem Kolbenboden und in den Auslaßkanälen festgesetzt hat, ist mit einem Schaber zu entfernen.

Der Auspufftopf wird von Zeit zu Zeit zerlegt und die Ölkohle ausgeschabt.

Lesen Sie die mitgelieferte Betriebsanleitung in Ihrem eigenen Interesse aufmerksam durch und befolgen Sie bitte unsere Erfahrungshinweise.

TRIUMPHWERKE NÜRNBERG A.G. NÜRNBERG