

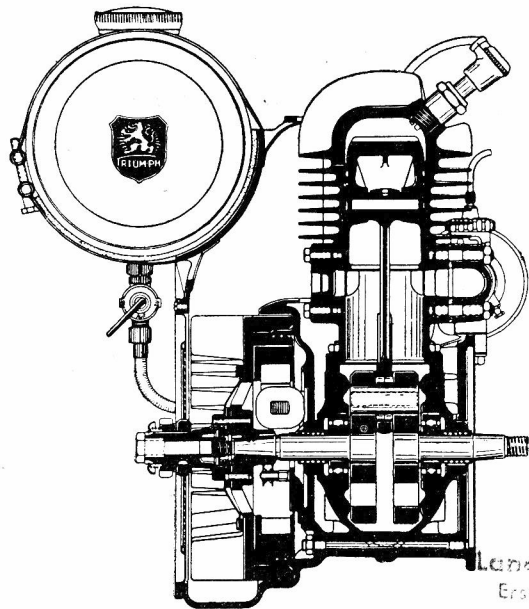
Der Motor wird heiß, klopf oder klingelt:

1. Zuviel Spätzündung: Zündzeitpunkt überprüfen.
2. Falsche Zündkerze: Nur vorgeschriebene Kerzen verwenden.
3. Kraftstoff-Oelgemisch zu mager.
4. Ungeeigneter Kraftstoff: Nur Markenbenzin verwenden.
5. Starker Oelkohleansatz auf dem Kolbenboden: entfernen.
6. Auslaßkanäle oder Auspufftopf verstopft: reinigen.
7. Verschmutzte Kühlrippen: reinigen.
8. Verschleiß an Lagern: vom Fachmann prüfen lassen.

Der Motor zieht nicht:

1. Zündstörung.
2. Kraftstoffzufuß gestört.
3. Schlechte Kompression, Kolbenringe festgebrannt, Zylinder ausgelaufen: Zylinder aus-schleifen lassen, Kolben und Ringe erneuern.
4. Zylinder und Auspuff durch Oelkohle verstopft: reinigen.

Bei Funktionsstörungen oder notwendig werdenden Reparaturen am Motor wende man sich an die nächste TRIUMPH-Kundendienststelle. (Reparatur-Werkstätten mit gelbem Triumph-Kundendienst-Schild).



Anton Berger
Landwirtschaftliche Maschinen
Ersatzteile - Reparaturwerkstätte
Rehlings bei Lindau
Lindau 2744

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.



Bedienungsanleitung

für die

gewerbl. Benzin-Motoren der Triumph Werke Nürnberg A.-G.

Type Gemo 170/200/250

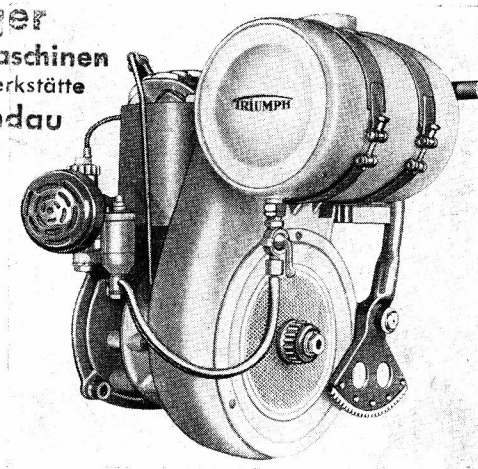
Anwendungsgebiete:

In der Landwirtschaft, Gartenbau, Forstwirtschaft, Baugewerbe, Schifffahrt, Industrie und Haushalt.

Technische Angaben:

| | | | |
|----------------------|--|---------------------|--|
| Motor | Triumph-Einzylinder-Zweitaktmotor, luftgekühlt | Zündkerze | Bosch M 145 T 1 für Gemo 170/200 Bosch W 175 T 1 für Gemo 250 |
| Type | Gemo 170/200/250 | Vergaser | Bing AJ 1/12 No für Gemo 170 A/171 Bing AJ 1/16 No für Gemo 170/170 B Bing AJ 1/22 für Gemo 200/200 A/250/251 |
| Hubraum | 171 ccm/196 ccm/246 ccm | Schmierung | erfolgt durch Oelbeimischung zum Kraftstoff im Verhältnis 1:20 (auf 5 Ltr. Benzin 1/4 Ltr. Oel). Wir empfehlen das Qualitäts-Ol: SHELL-AUTOOL 4X |
| Leistung | 4/5/6 PS | | |
| Drehzahl | 3000 U/min. | | |
| Zündanlage | Noris-Schwungradmagnetzündler | | |
| Zündeneinstellung | 6 mm vor oberem Totpunkt | | |
| | Unterbrecherabstand 0,3 mm | | |

Anton Berger
Landwirtschaftliche Maschinen
Ersatzteile - Reparaturwerkstätte
Rehlings bei Lindau
Lindau 2744



Beschreibung:

Die Triumph-Motoren Type Gemo 170/200/250 sind luftgekühlte Dreikanal-Zweitaktmotoren mit Querstromspülung. Die Schmierung erfolgt durch Oelbeimischung zum Kraftstoff. Ein Turboventilator sorgt für ausreichende Kühlung. Das Lüfterrad des Ventilators ist mit dem Schwungrad und dem Magnetzündler verbunden. Der erzeugte Kühlluftstrom wird im Lüftergehäuse zwangsläufig an den mit Kühlrippen versehenen Zylinder geführt. Die Kurbelwelle läuft auf Kugellagern.

Bedienung des Motors:

Anwerfen: Kraftstoffhahn öffnen. Bei kaltem Motor Tupier am Vergaser niederdrücken, bis der Kraftstoff überläuft. Gashebel ungefähr 1/4 öffnen. Handhebelstarter bzw. Riemenstarter kräftig betätigen. Beim Riemenstarter ist auf die Drehrichtung zu achten. Richtungspfeil am Gehäuse.

Betrieb: Gashebel nach Bedarf regulieren. Im Leerlauf den Gashebel stets zurücknehmen. Während der ersten 30 Betriebsstunden den Gashebel nie ganz aufmachen, der Motor muß erst einlaufen, bevor er seine volle Leistung abgeben kann.

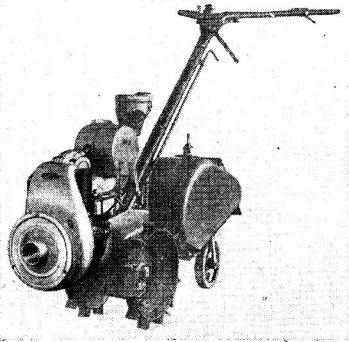
Abstellen: Gashebel schließen und Kerzenstecker an der Zündkerze abnehmen.

Wartung und Pflege:

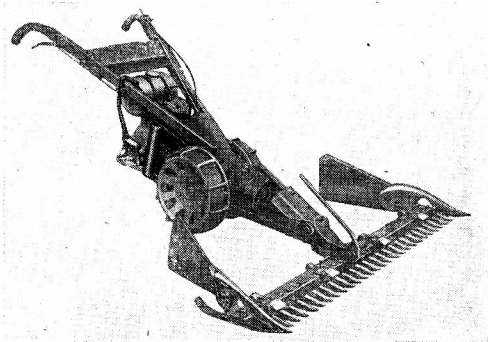
Der Motor ist so einfach im Aufbau, daß keine besondere Wartung nötig ist. Die Schmierung der Lagerstellen und Kolbenlaufbahn erfolgt zwangsläufig durch das Kraftstoff-Oelgemisch. Nach längerer Laufzeit sind folgende Arbeiten vorzunehmen:

1. Zündkerze herausschrauben und die Elektroden mittels Drahtbürste von Ruß oder Oel säubern. Elektrodenabstand 0,5—0,7 mm.
2. Kraftstoffhahn abschrauben und Sieb reinigen.
3. Wenn der Motor nach längerer Laufzeit in der Leistung merklich nachläßt oder übermäßig heiß wird, so ist die Oelkohle zu entfernen. Dazu nimmt man den Zylinderkopf und den Auspufftopf ab. Die Oelkohle, die sich im Zylinderkopf, auf dem Kolbenboden und in den Auslaßkanälen festgesetzt hat, ist mit einem Schaber zu entfernen.

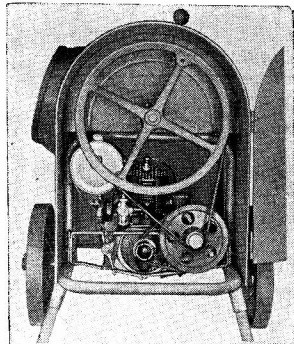
Einbau-Beispiele:



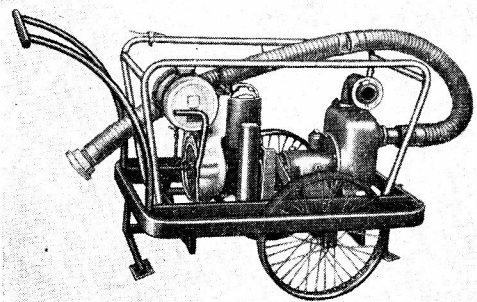
Bodenfräse mit Gemmo 170



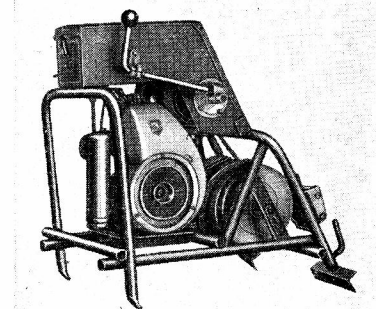
Motormäher mit Gemmo 200



Betonmischer mit Gemmo 170A



Wasserpumpe mit Gemmo 200



Weinberg-Seilwinde mit Gemmo 251

Störungsplan

Der Motor ist einfach und zweckentsprechend gehalten. Es können aber trotzdem Störungen auftreten. Daher sofort die Ursache ergründen.

Der Motor springt nicht an:

a) Es fließt kein Kraftstoff:

1. Kraftstoffhahn geschlossen.
2. Kein Kraftstoff im Tank.
3. Kraftstoffleitung verstopft: abnehmen, durchblasen.
4. Sieb an Kraftstoffhahn verstopft: reinigen.
5. Nadelventil in Vergaser verstopft: ausspülen.
6. Düse verstopft: ausschrauben, durchblasen.
7. Luftloch im Tankverschluß verstopft: durchblasen.

b) Zündkerze herausschrauben und mit angeschlossenem Kabel an die Masse des Motors halten. Motor durchdrehen. Es zeigt sich kein Funke:

1. Zündkerze verölt oder verrußt: reinigen.
2. Zündkerze defekt: neue Kerze verwenden.
M 145 T 1 für Gemmo 170/200; W 175 T 1 für Gemmo 250.
3. Elektrodenabstand der Zündkerze zu groß: auf 0,5—0,7 mm bringen.
4. Zündkabelanschluß lose: festziehen.
5. Zündkabel beschädigt: isolieren, neues Kabel.
6. Unterbrecherkontakte verschmutzt oder verschmort: reinigen.
7. Unterbrecherhebel klemmt oder ist verbogen: geradebiegen.
8. Zündung verstellt: von einem Fachmann nach Vorschrift einstellen lassen.

c) Der Motor bekommt Nebenluft:

1. Vergaser ist lose: festziehen.
2. Vergaserstutzen lose: festziehen, evtl. Dichtung erneuern.
3. Zylinderkopf- und Zylinderverschraubung lose: festziehen.
4. Oelablaßschraube bzw. Oelablaßhahn am Motorgehäuse verloren: ersetzen.

d) Oel-Kraftstoff im Kurbelgehäuse:

Durch häufiges Tupfen zuviel Oel-Kraftstoff im Kurbelgehäuse:
Oelablaßhahn bzw. Oelablaßschraube am Kurbelgehäuse öffnen, Rückstände abfließen lassen.
Vorher durch Vollgasgeben sowie häufiges und schnelles Durchstarten versuchen, den Motor in Gang zu bringen.

Der Motor bleibt stehen:

1. Kraftstoffzufluß gestört.
2. Zündung setzt aus.
3. Vergaserstörungen, zeigen sich meist durch vorhergehenden unregelmäßigen Lauf an.
4. Motor zu heiß, Kolben klemmt: Einlauf- und Kraftstoff-Oelmischungs-Vorschriften nicht beachten.
5. Ueberhitzung infolge magerer Vergasereinstellung: nur vorgeschriebene Düse verwenden.

Der Motor arbeitet unregelmäßig:

1. Verölte oder defekte Zündkerze.
2. Zündkabel im Kerzenstecker lose.
3. Zündung verstellt: von einem Fachmann nach Vorschrift einstellen lassen.
4. Kraftstoffzufluß unregelmäßig.
5. Kraftstoff-Oelgemisch zu fett: Mischvorschrift einhalten.