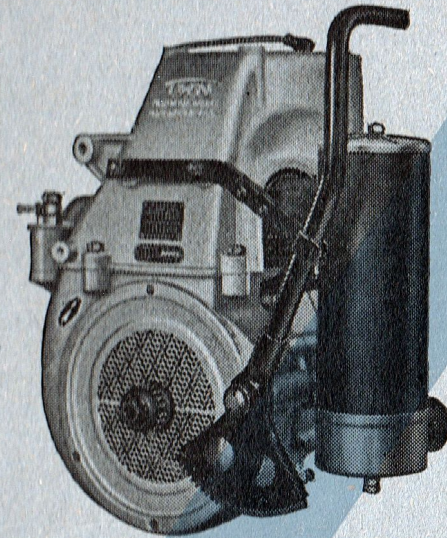


**TRIUMPH**



**BETRIEBSANLEITUNG  
ERSATZTEILLISTE**

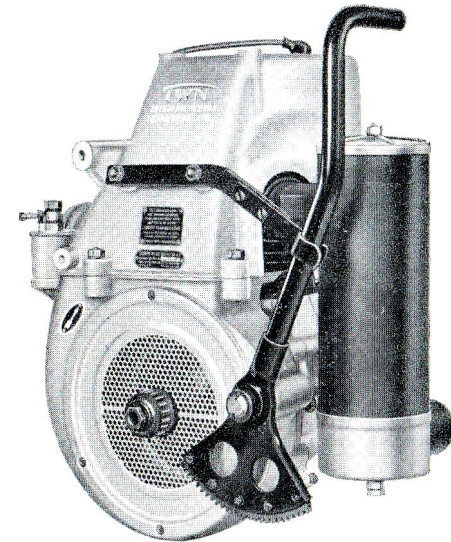
für den luftgekühlten  
Doppelkolben-Zweitakt-Motor

**Gemo 252 A/B/C**

Ausgabe Mai 1951

**TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.  
NURNBERG**

**TRIUMPH**



**BETRIEBSANLEITUNG  
ERSATZTEILLISTE**

für den luftgekühlten  
Doppelkolben-Zweitakt-Motor

**Gemo 252 A/B/C**

Ausgabe Mai 1951

---

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.  
NURNBERG

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>Betriebsanleitung</b>	
Technische Daten Gemo 252 A nebst Motor-Ansicht ..	3
Technische Daten Gemo 252 B nebst Motor-Ansicht ..	4
Technische Daten Gemo 252 C nebst Motor-Ansicht ..	5
Schmierer .....	6
Tanken .....	7
Einlaufen .....	7
Beschreibung des Motors .....	7
Bedienung des Motors (Anlassen, Betrieb, Abstellen) ..	8
Wartung und Pflege: .....	8
Luftfilter .....	9
Zündkerze .....	9
Kraftstoffhahn .....	10
Verbrennungsrückstände und ihre Beseitigung .....	10
Unterbrecher (Reinigung, Einstellung) .....	10
Einstellen der Zündung .....	11
Winke für die Werkstatt: Aus- und Einbau der Kolben- bolzen und Kolben .....	12
Motor-Störungen allgemein .....	12
Störungsplan: Hinweise zur Auffindung und Beseitigung von Motor-Störungen .....	12
 <b>Ersatzteilliste</b>	
	Tafel Seite
Vorbemerkungen .....	15
Zylinder, Kolben, Motorgehäuse, Kurbeltrieb ....	1 16
Vergaser .....	2 17
Starter, Lüfter .....	1/2 18
Zündanlage .....	1/2 19
Kraftstoffbehälter, Auspufftopf, Werkzeug .....	2 19

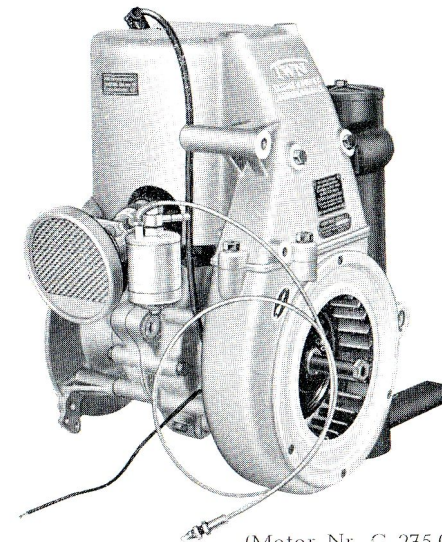
---

**Konstruktionsänderungen vorbehalten!**

---

### Technische Daten Gemo 252 A

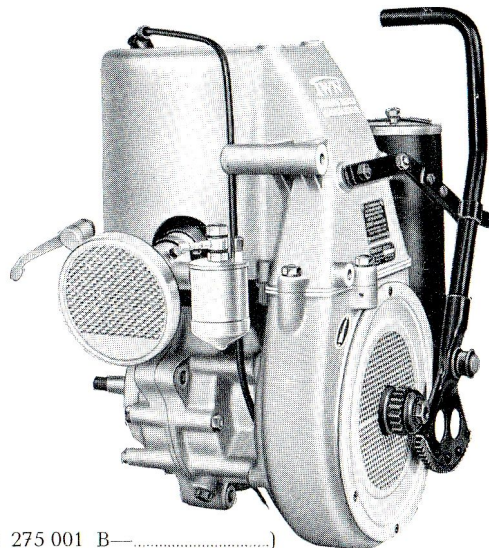
Motor .....	Triumph-Doppelkolbenmotor	
Typ .....	Gemo 252 A	
Arbeitsweise .....	Zweitakt-Gleichstromspülung	
Art der Kühlung .....	Gebläseluftkühlung	
Zylinderanzahl .....	1 Doppelzylinder	
Bohrung .....	2 × 45 mm	
Hub .....	78 mm	
Hubraum .....	248 ccm	
Dauerleistung .....	9 PS	
Drehzahl .....	3000 U/min	
Zündanlage .....	Noris-Schwungradmagnet SZ 1 L	
Zünderstellung .....	8 mm vor oberem Totpunkt	
Unterbrecherkontaktabstand .....	0,3—0,4 mm	
Zündkerze .....	Bosch W 175 T 1 oder Beru K 175 b 1/14	
Elektrodenabstand .....	0,4—0,5 mm	
Vergaser .....	Bing 4/24/4 für Fußbetätigung	
	Hauptdüse 105	
	Nadelstellung:	
	4. Rille von oben für Einlaufbetrieb	
	3. Rille von oben für Normalbetrieb	
	Luftregulierschraube 1 1/2 Umdrehung offen	
	Leerlaufdüse .....	0,55
	Nadeldüse .....	2,70
	Mischkammereinsatz .....	5
Luftfilter .....	Knecht-Naß-Luftfilter FI 1416 DIN 73 352 FI	
Schmierung .....	Mischungsschmierung (1:20)	
Starteinrichtung .....	Handstarthebel (über Getriebe)	



(Motor Nr. G 275 001 A—.....)

### Technische Daten Gemo 252 B

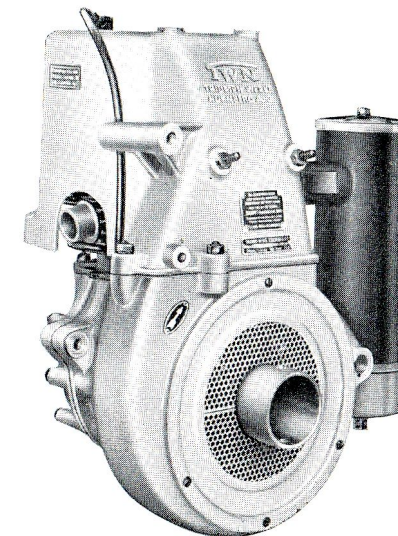
Motor .....	Triumph-Doppelkolbenmotor
Typ .....	Gemo 252 B
Arbeitsweise .....	Zweitakt-Gleichstromspülung
Art der Kühlung .....	Gebälseluftkühlung
Zylinderanzahl .....	1 Doppelzylinder
Bohrung .....	2 × 45 mm
Hub .....	78 mm
Hubraum .....	248 ccm
Dauerleistung .....	9 PS
Drehzahl .....	3000 U/min
Zündanlage .....	Noris-Schwungradmagnet SZ 1 L
Zünderstellung .....	8 mm vor oberem Totpunkt
Unterbrecherkontaktabstand .....	0,3—0,4 mm
Zündkerze .....	Bosch W 175 T 1 oder Beru K 175 b 1/14
Elektrodenabstand .....	0,4—0,5 mm
Vergaser .....	Bing 4/24/5 für Handhebelbetätigung
	Hauptdüse 105
	Nadelstellung:
	4. Rille von oben für Einlaufbetrieb
	3. Rille von oben für Normalbetrieb
	Luftregulierschraube 1½ Umdrehung
	offen
	Leerlaufdüse .....
	0,55
	Nadeldüse .....
	2,70
	Mischkammereinsatz .....
	5
Luftfilter .....	Knecht-Naß-Luftfilter Fl 1416 DIN
	73 352 Fl
Kraftstoffbehälterinhalt .....	8 Liter
Schmierung .....	Mischungsschmierung (1:20)
Starteinrichtung .....	Handstarthebel



(Motor Nr. G 275 001 B—.....)

### Technische Daten Gemo 252 C

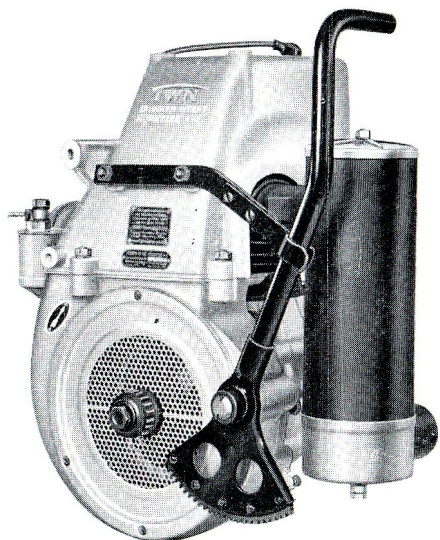
Motor .....	Triumph-Doppelkolbenmotor
Typ .....	Gemo 252 C
Arbeitsweise .....	Zweitakt-Gleichstromspülung
Art der Kühlung .....	Gebälseluftkühlung
Zylinderanzahl .....	1 Doppelzylinder
Bohrung .....	2 × 45 mm
Hub .....	78 mm
Hubraum .....	248 ccm
Dauerleistung .....	8 PS
Drehzahl .....	3000 U/min
Zündanlage .....	Noris-Schwungradmagnet SZ 1 L
Zünderstellung .....	8 mm vor oberem Totpunkt
Unterbrecherkontaktabstand .....	0,3—0,4 mm
Zündkerze .....	KLG F 50 oder Bosch W 175 T 1 oder Beru K 175 b 1/14
Elektrodenabstand .....	0,4—0,5 mm
Vergaser .....	OBA mit Startvorrichtung
	Luftschlund 20
	Hauptdüse 105
	Leerlaufdüse 80
	Leerlaufregulierschraube 2½—3 Umdr.
	offen
	Starterdüse 80
Luftfilter .....	Ölbadfilter
Kraftstoffbehälterinhalt .....	6,8 Liter
Schmierung .....	Mischungsschmierung (1:20)
Starteinrichtung .....	Anwerfriemen



(Motor Nr. G 275 001 C—.....)

# TRIUMPH

## Betriebsanleitung Gemo 252 A/B/C



(Motor Nr. G 275 001 B .....

### Bitte beachten Sie:

Ihr Triumph-Doppelkolbenmotor mit Gleichstromspülung ist neu und kann daher erst nach einer planmäßigen Einlaufzeit das leisten, was man von ihm verlangt. Halten Sie sich also in Ihrem eigenen Interesse an die folgende Anleitung:

#### 1. Sie schmieren den Motor . . .

durch Beimischung von Schmieröl zum Kraftstoff, und zwar im Verhältnis 1:20 (d. h. auf 5 Liter Benzin kommen  $\frac{1}{4}$  Liter Öl). Lassen Sie den Motor nie mit einer anderen Mischung laufen.

Verwenden Sie für diese Mischungsschmierung unbedingt ein **Qualitätsöl**.

Wir empfehlen:

SHELL X-100 MOTOR OEL SAE 50  
oder Esso-Motoröl SAE 40  
oder Castrol-Zweitaktöl SAE 40 } im Sommer und Winter

Denken Sie nie, daß es auf die richtige Ölqualität nicht so genau ankäme. In langen Versuchsreihen sind die brauchbaren Öle von uns ausgesucht worden.

#### 2. Sie tanken . . .

vorteilhaft immer einen **Marken-Kraftstoff**.

Strecken Sie niemals den Kraftstoff mit Diesel-Öl, Gasöl oder ähnlichem, weil neben dem verschlechterten Verbrennungsablauf und dem dadurch bedingten Leistungsabfall des Motors ein hoher (d. h. zusätzlicher und vermeidbarer) Verschleiß an Lagern, Kolben und Zylindern auftritt.

Die Verwendung eines mit untauglichen Mitteln gestreckten Kraftstoffes läßt sich nachweisen. Eine solche Feststellung führt im Schadensfalle zum Verlust der Garantie-Leistung.

Befolgen Sie beim Tanken die nachstehenden kleinen Ratschläge:

- a) Rauchen Sie nicht und leuchten Sie nicht mit offener Flamme in den Kraftstoffbehälter;
- b) stellen Sie den Motor so lange ab;
- c) decken Sie die Einfüllöffnung ab, wenn es regnet oder staubt;
- d) mischen Sie für den Einlauf- und Normalbetrieb stets im Verhältnis 1:20 (Öl : Kraftstoff);
- e) mischen Sie stets sehr gründlich und in einem besonderen Gefäß an einem staubfreien Ort und achten Sie darauf, daß das Mischgefäß peinlich sauber ist.

#### 3. Achtung — Einlaufen

Die Kolben und Lager eines neuen Motors müssen sich immer erst langsam einlaufen, d. h. der Motor darf während der ersten 30 Betriebsstunden nicht mit voller Leistung beansprucht werden. Selbst bei größter Sorgfalt ist es nicht möglich, die Gleitflächen mit dem erforderlichen Glättegrad herzustellen. Öffnen Sie deshalb den Gashebel in der Einlaufzeit niemals ganz, denn **die Lebensdauer des Motors hängt 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 ihn dann wieder abfallen, damit er abkühlen kann. Dieses Wechselspiel begünstigt und beschleunigt den Einlauf-Vorgang wesentlich.

Beim Gemo 252 A/B ist die Nadelstellung Rille 4 im Vergaser nach dem 30-Stunden-Einlaufbetrieb umzuändern auf Rille 3 von oben, für den Normalbetrieb.

#### Beschreibung des Motors

Der Triumph-Motor-Typ „Gemo 252 A/B/C“ ist ein luftgekühlter Doppelkolben-Zweitakt-Motor mit Gleichstromspülung und zwei gleichlaufenden Kolben. Die beiden Zylinderbohrungen haben einen gemeinsamen Verbrennungsraum mit einer Zündkerze im leicht abnehmbaren Zylinderkopf. Zwischen Gehäuse und Zylinderflansch bzw. zwischen Zylinder und Zylinderkopf sind Spezialdichtungen eingelegt.

Das Gabelpleuel ist doppelt auf Rollen gelagert; die Kurbelwelle lüfterseitig auf Doppel-Kugellager und abtriebsseitig auf Einfach-Kugellager. Sie trägt auf der Lüfterseite das Lüfterrad. Auf die Nabe des Lüfterrades ist der Nocken für die Betätigung des Unterbrechers aufgeschliffen. In das

Lüfterrad ist der Polring mit dem Dauermagnetsystem eingebaut und dient gleichzeitig zur Vergrößerung der Schwungmasse. Zündspule, Unterbrecher und Kondensator sind auf eine gemeinsame Grundplatte montiert. Diese ist fest mit dem Lüftergehäuse verbunden. Der Abtriebstummel ist völlig frei.

Der vom Lüfterrad erzeugte Kühlluftstrom wird durch die Windführungshäube zwangsläufig an die Kühlrippen des Zylinders geführt. Das Kurbelgehäuse ist in der Mitte des Kurbeltriebes geteilt und abgedichtet; der öldichte Abschluß an den beiden Kurbelwellenachsen erfolgt durch je einen Wellendichtring.

### Bedienung des Motors

#### Anlassen:

Kraftstoffhahn öffnen (d. h. Hahnflügel rechts herumdrehen und nach unten, in Richtung der Kraftstoffleitung, stellen); Zündung ist stets eingeschaltet, solange nicht der Kabelstecker von der Zündkerze abgezogen ist; bei kaltem Motor Tupfer niederdrücken, bis Kraftstoff im Vergaser überläuft; beim Gemo 252 C den Starterknopf am Vergaser anheben und gleichzeitig um 90° drehen; bei warmem Motor bleiben Tupfer bzw. Starterknopf unberührt; Gashebel ungefähr  $\frac{1}{4}$  öffnen; Riemenstarter bzw. Handstarthebel kräftig betätigen. Beim Auflegen des Riemens auf die Anwerfrolle ist die Drehrichtung zu beachten, die der Richtungspfeil am Gehäuse anzeigt.

Nach dem Anspringen des Motors beim Gemo 252 A/B noch öfter bzw. so lange den Tupfer am Vergaser kurzzeitig betätigen, bis der Motor gleichmäßig arbeitet. Beim Gemo 252 C den Starterknopf nach dem Anspringen in seine ursprüngliche Lage zurückdrehen; wird dies vergessen, so ist der Kraftstoffverbrauch unzulässig hoch.

#### Betrieb:

Gashebel je nach Bedarf regulieren (denken Sie aber an die Einlauf-Anleitung); im Leerlauf, d. h. im unbelasteten Zustand, den Gashebel stets zurücknehmen, damit der Motor nicht auf Überdrehzahl hochdreht.

Bei Stellung des Hahnflügels in Richtung der Kraftstoffleitung kann der Kraftstoff bis auf eine Reserve von 1,2 Liter bei Gemo 252 B und bis auf 1,6 Liter bei Gemo 252 C entnommen werden. Um auch diesen Rest entnehmen zu können muß der Hahnflügel r e c h t s h e r u m bis zum Anschlag gedreht werden.

#### Abstellen:

Gashebel ganz zurücknehmen; Kabelstecker von der Zündkerze abziehen; Kraftstoffhahn schließen (d. h. Hahnflügel links herum drehen bis zum Anschlag).

### Wartung und Pflege

Der Gemo 252 A/B/C ist in seinem Gesamtaufbau so einfach gehalten, daß keine besondere Wartung nötig ist!

#### Die Schmierung

der Lagerstellen und Kolbenlaufbahnen erfolgt zwangsläufig dadurch, daß sich der im angesaugten Kraftstoff-Luftgemisch enthaltene Schmierölnebel auf allen vom Frischgas-Luftstrom umflossenen oder berührten Teilen niederschlägt.

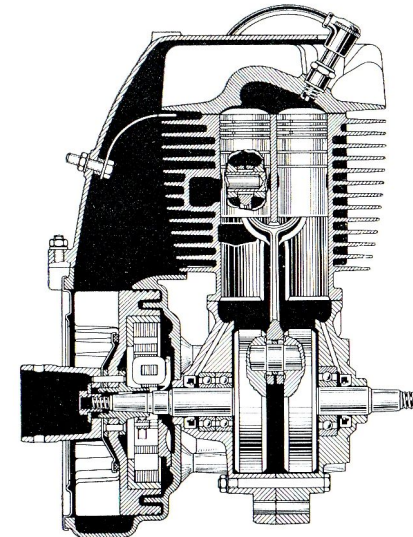


Abb. 1

Das überschüssige Öl an den Zylinderwandungen unterhalb der Kolben wird von diesen beim Abwärtsgang abgestreift und fällt teils in das Kurbelgehäuse und teils in eigens dafür vorhandene Öltaschen (Abb. 1), um von dort aus zu den Kurbelwellenlagern zu gelangen.

Voraussetzung für diese ebenso einfache wie einwandfreie Mischungs-schmierung ist die i n n i g e Öl-Benzin-Mischung im Kraftstoffbehälter.

Achten Sie bitte immer darauf und auch auf das richtige Mischungsverhältnis 1:20!

Die staubfreie — oder staubdurchsetzte umgebende Luft des laufenden Motors sowie die Anzahl der Betriebsstunden sind maßgebend für die Durchführung der nachfolgend aufgeführten Wartungs- und Pflegearbeiten.

#### 1. Luftfilter

je nach Staubanfall mehr oder weniger oft, aber r e g e l m ä ß i g abnehmen, reinigen und frisch einölen bzw. Öl auffüllen.

Bei Gemo 252 A/B (Naß-Luftfilter) das ganze Filter in Benzin oder Petroleum gründlich ausspülen, kräftig ausschleudern und nach Möglichkeit austrocknen lassen, etwa 15 Minuten lang in dünnflüssigem Öl völlig untertauchen, Metallwolle-Füllung vollsaugen lassen und dann leicht ausschleudern, besser aber über Nacht austropfen lassen.

Beim Gemo 252 C (Ölbad-Luftfilter) den Filtereinsatz in Benzin reinigen, mehrmals nachspülen und dann gut abtropfen lassen; altes Öl im Filterkörper entfernen und neues Öl bis zur vorgeschriebenen Markierung auffüllen; Filtereinsatz wieder einbauen (nicht mit Öl tränken!).

Bei gewissenhafter und regelmäßiger Durchführung dieser Arbeiten vermeiden Sie Leistungsabfall, innere Verschmutzung, erhöhten Verschleiß und erhöhten Kraftstoffverbrauch.

Nach längerer Laufzeit sind folgende Arbeiten durchzuführen:

#### 2. Zündkerze

herausschrauben und Elektroden mittels Drahtbürste von Ruß und Öl säubern; Elektrodenabstand 0,4—0,5 mm überprüfen bzw. auf dieses Maß bringen.

### 3. Kraftstoffhahn

abschrauben bzw. Hahn schließen, Wassersack abnehmen, Sieb reinigen.

### 4. Verbrennungsrückstände und ihre Beseitigung

Bei Zweitakt-Motoren ist es besonders bei Verwendung von ungeeignetem Öl unvermeidlich, daß sich nach einiger Zeit im Verbrennungsraum und an den Auslaßschlitzen Rückstände bilden, die entfernt werden müssen, weil die Leistung sonst ungünstig beeinflußt wird.

Wenn der Motor nach längerer Betriebszeit in der Leistung merklich nachläßt oder übermäßig heiß wird, dann ist eine Kontrolle notwendig. Zu diesem Zweck den Auspufftopf abnehmen und am Zylinder feststellen, ob an den Rändern der Auslaßschlitze Öl Kohle sitzt. Sie können diese gegebenenfalls mit einem Schaber abkratzen und aus dem Zylinder herausblasen, wenn Sie den Handstarthebel bzw. die Anwerfrolle (wie beim Anwerfen) kräftig betätigen.

Sind die Schlitze stark verkockt, so empfiehlt es sich, den Zylinderkopf abzuheben und auch die Kolbenböden nebst übrigen Verbrennungsraum von Rückständen zu säubern. Der Zylinderkopf läßt sich nach dem Abnehmen der Windführungshaube und Lösen seiner Befestigungsschrauben leicht abnehmen. Achten Sie aber darauf, daß Sie beim Reinigen die Dichtung und die Dichtungsflächen nicht beschädigen.

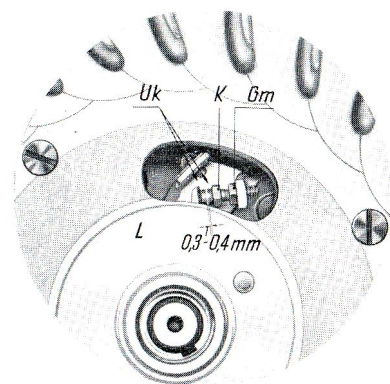
Sollten Sie bei dieser Zylinder-Reinigung auch im zerlegbaren Auspufftopf Öl Kohle feststellen, so können Sie diese ebenfalls leicht entfernen.

### 5. Unterbrecher

nach je 100 Betriebsstunden auf den Verschmutzungszustand und Abstand der Kontakte prüfen. Die Unterbrecherkontakte müssen im geöffneten Zustand 0,3–0,4 mm Abstand haben, immer sauber sein und frei von Öl gehalten werden.

**Einstellung der Unterbrecherkontakte** (siehe dazu die Einzelteilebezeichnung der Abb. 2).

- Lüfterrad L so lange in Motor-Drehrichtung drehen, bis sich die Unterbrecherkontakte Uk getrennt haben.
- Gegenmutter Gm des festen Unterbrecherkontaktes lockern, dann die Kontaktschraube K so weit verstellen, bis der richtige Kontaktabstand von 0,3–0,4 mm erreicht ist.
- Gegenmutter Gm wieder festziehen und dabei die Kontaktschraube K festhalten.

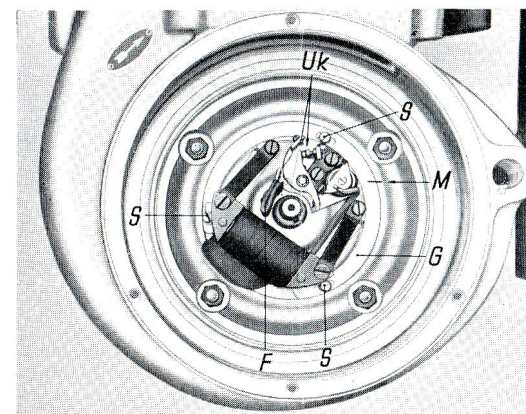


L = Lüfterrad  
Gm = Gegenmutter  
K = Kontaktschraube  
Uk = Unterbrecherkontakte

Abb. 2

Diese Prüfung (Reinigung, Abstandskontrolle und eventuell Nachstellung) der Unterbrecherkontakte erfolgt durch die nierenförmige Aussparung im Lüfterrad, nach Abnahme der Startvorrichtung, des Abdeckbleches und des Filzringhalters mit Filzring.

- Einstellen der Zündung** (siehe dazu die Einzelteilebezeichnung der Abb. 3). Der Zündzeitpunkt ist mit 8 mm vor dem oberen Totpunkt festgelegt und so eingestellt. Diese Einstellung wird beim Zusammenbau des Motors markiert, und zwar einerseits an der Grundplatte und andererseits am Lüftergehäuse.



M = Markierung  
Uk = Unterbrecherkontakte  
G = Grundplatte  
S = Befestigungsschrauben  
F = Schmierfilz

Abb. 3

Eine Korrektur des Zündzeitpunktes auf etwas frühere oder spätere Zündung ist durch Verdrehung der Magnet-Grundplatte möglich. Nachdem das Lüfterrad abgezogen ist, sind nur die drei Befestigungsschrauben S für die Grundplatte G zu lockern und nach dem entsprechenden Verdrehen der Platte wieder festzuziehen.

Bei dieser Gelegenheit (abgezogenes Lüfterrad) empfiehlt es sich, den Schmierfilz F für den Unterbrechernocken mit Heißlagerfett von 150–160° Tropfpunkt einzureiben.

## Winke für die Werkstatt

### Aus- und Einbau der Kolbenbolzen und Kolben

Abb. 4 zeigt den Sitz der Kolben und Kolbenbolzen (den einseitig geschlossenen Bolzen C im Auslaßkolben H mit der Bohrung nach außen und den offenen Bolzen E im Überströmkolben G).

Nach dem Abheben des Zylinders A wird der Drahtsprengling B aus dem Auslaßkolben H mit einer Rund- oder Flachzange herausgenommen und der Kolbenbolzen C mit einem Schraubenzieher oder sonstigen langen Gegenstand, von links nach rechts, d. h. durch den Kolbenbolzen E des Überströmkolbens G hindurch, aus der Bohrung des Auslaßkolbens H herausgeschoben. Damit kann der Auslaßkolben vom Gabelpleuel D abgenommen werden. Der Ausbau des Kolbenbolzens E im Überströmkolben G erfolgt, wie üblich, nach Herausnahme des Drahtsprenglings F.

Beim Wiedereinbau der Kolben und Kolbenbolzen ist besonders auf folgendes zu achten:

Die Kolben werden lagemäßig so eingebaut, daß die auf den Kolbenböden eingeschlagenen Buchstaben „M“ auf den Mittelsteg zu, d. h. nach der Motormitte, zu liegen kommen.



Der einseitig geschlossene Kolbenbolzen mit der Signierung „Für Auslaß“ soll auch wirklich nur in den Auslaß-Kolben eingebaut werden, und zwar vorteilhafterweise mit der geschlossenen Seite nach innen, wie in Abb. 4 dargestellt.

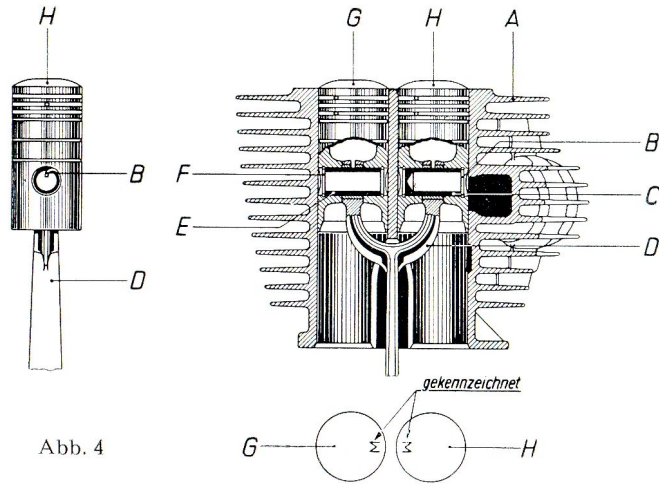


Abb. 4

### Motor-Störungen

sind gewöhnlich die Folgen von Behandlungs- bzw. Wartungsfehlern oder nachlässiger Behandlung überhaupt. Diese lassen sich meist leicht beseitigen; sie können aber zu ernststen Störungen führen, wenn sie nicht rechtzeitig erkannt und behoben werden. Durch unsachgemäße Reparaturversuche werden die Störungsschäden nur noch größer und ihre Beseitigung kostspieliger. Deshalb wird empfohlen, nur von der Lieferfirma anerkannte Fachleute bzw. Triumph-Spezialwerkstätten mit Reparaturen zu beauftragen, wenn nicht überhaupt vorgezogen wird, das reparaturbedürftige Stück an das Lieferwerk einzusenden.

Im Falle einer kleinen Störung suchen Sie systematisch nach dem nun folgenden Störungsplan, der Ihnen das schnelle Auffinden sichert!

## Störungsplan

### I. Der Motor springt nicht an:

#### A) Es fließt kein Kraftstoff:

1. Kein Kraftstoff im Behälter.
2. Kraftstoffhahn geschlossen.
3. Entlüftungsloch im Behälterverschluß verstopft: . . . . . reinigen.
4. Kraftstoffleitung verstopft: . . . . . abnehmen und durchblasen.
5. Sieb am Kraftstoffhahn verstopft: . . . . . Sieb ausbauen, durchblasen oder in Benzin spülen.
6. Schwimmernadelventil im Vergaser verstopft: . . . . . mit Benzin ausspülen.

7. Düse im Vergaser verstopft: . . . . . herausnehmen und durchblasen (eventuell mit Hilfe einer Luftpumpe; keinesfalls mit Draht durchstoßen).

### B) Die herausgeschraubte Zündkerze gibt beim Durchdrehen und Anlegen an Masse keinen Funken:

1. Zündkerze verölt oder verrußt: . . . . . reinigen.
2. Elektrodenabstand der Zündkerze zu groß: . . . . . auf 0,4—0,5 mm bringen.
3. Zündkerze defekt: . . . . . neue Kerze einsetzen.
4. Zündkabelanschluß lose: . . . . . festziehen.
5. Zündkabel beschädigt: . . . . . isolieren bzw. neues Kabel einsetzen.
6. Unterbrecherkontakte verschmutzt oder verschmort: . . . . . reinigen bzw. ersetzen.
7. Unterbrecherkontakte feuern infolge Verölung: . . . . . reinigen.
8. Unterbrecherkontakte feuern auch nach der Reinigung: . . . . . Kondensator defekt; ersetzen.
9. Unterbrecherhebel klemmt: . . . . . Lagerung des Hebels reinigen und ganz leicht einfetten.
10. Zündung verstellt: . . . . . von einem Fachmann nach Vorschrift einstellen lassen.

### C) Der Motor bekommt Nebenluft:

1. Vergaser bzw. Zwischenbüchse ist lose: . . . . . Rohrschelle festziehen.
2. Zylinderkopf bzw. Zylinderverschraubung lose: . . . . . festziehen.
3. Orlaßhahn offen oder verloren: . . . . . schließen (Knebel muß in Richtung der Ausflußöffnung nach unten stehen) bzw. ersetzen.

### D) Öl-Kraftstoff im Kurbelgehäuse:

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

### II. Der Motor arbeitet unregelmäßig:

1. Verölte, verrußte oder schadhafte Zündkerze: . . . . . reinigen bzw. ersetzen.
2. Elektrodenabstand der Zündkerze zu groß: . . . . . auf 0,4—0,5 mm nachbiegen.
3. Zündkabel im Kabelstecker lose: . . . . . festziehen.
4. Beschädigtes Zündkabel hat zeitweise Masseschluß: . . . . . Kabel ersetzen.
5. Unterbrecherkontakte verschmutzt oder verschmort: . . . . . reinigen bzw. ersetzen.
6. Kraftstoffzufluß unregelmäßig: . . . . . Kraftstoffleitung nachsehen.
7. Kraftstoff-Öl-Mischung zu fett: . . . . . Mischungsverhältnis 20:1 einhalten.

### III. Der Motor wird heiß, klopft oder klingelt:

1. Zündung verstellt: . . . . . Zündzeitpunkt überprüfen lassen (auf 8 mm vor oberem Totpunkt einstellen).
2. Falsche Zündkerze: . . . . . nur vorgeschriebene Kerze verwenden.
3. Kraftstoff-Luft-Gemisch zu mager: . . . . . Verengung des Kraftstoffzulaufes, verstopfte Düse, Nebenluft.
4. Ungeeigneter Kraftstoff: . . . . . nur Markenkraftstoff verwenden.
5. Starker Ölkohlansatz im Verbrennungsraum: . . . . . Ölkohle entfernen (siehe unter „Wartung und Pflege“, Ziffer 4, „Verbrennungsrückstände und ihre Beseitigung“).

Mechanisches Motorklopfen durch übermäßiges Lagerspiel in Spezialwerkstätte überprüfen bzw. beheben lassen.

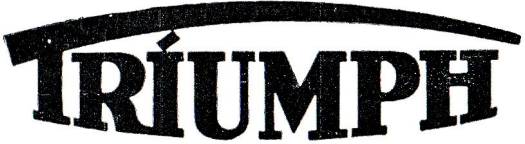
### IV. Der Motor zieht nicht:

1. Zündstörung: . . . . . siehe unter II 1—5.
2. Kraftstoffzufluß gestört: . . . . . Kraftstoffleitung nachsehen.
3. Schlechte Verdichtung, Kolbenringe festgebrannt, Zylinder ausgelaufen: . . . . . Zylinder ausschleifen lassen, Kolben und Ringe erneuern.
4. Verbrennungsraum, Auslaßschlitze und Auspufftopf durch Ölkohle verstopft: . . . . . reinigen.
5. Kurbelwellen-Dichtringe beschädigt: . . . . . überprüfen und ersetzen lassen.

### V. Der Motor bleibt stehen:

1. Kein Kraftstoff mehr im Behälter oder Kraftstoffzufluß unterbrochen.
2. Zündung setzt aus: . . . . . siehe unter I B und C.
3. Vergaserstörungen zeigen sich meist vorher durch unregelmäßigen Lauf an.
4. Motor zu heiß, Kolben klemmen: . . . . . Einlauf- u. Kraftstoff-Öl-Mischungshinweise besser beachten.
5. Motor überhitzt, Kolben gefressen infolge magerer Vergasereinstellung oder durch Nebenluft: . . . . . siehe unter I C 1—3 und III 3—5.

Handeln Sie bitte in Ihrem eigenen Interesse nach dem Grundsatz:  
**Instandhalten ist billiger als Instandsetzen!**



## Ersatzteilliste Gemo 252 A/B/C

### Vorbemerkungen

Im Interesse einer schnellen Erledigung Ihrer Ersatzteilbestellungen bzw. Reparaturaufträge bitten wir um besondere Beachtung folgender Punkte:

#### Bestellungen:

Genauere Anschrift des Auftraggebers;  
Angabe der **Motornummer** (z. B. G. 275 111 B);  
**vollständige** Angabe der Bestellnummer und Stückzahl laut nachfolgender Ersatzteilliste;  
Einsendung eines **Musters** mit Anhänger, wenn die Bestellnummer nicht einwandfrei festgestellt werden kann (Anhänger mit Absender und Hinweis auf die Korrespondenz);  
recht deutliche Schrift;  
Ersatzteil-Bestellungen und Reparatur-Aufträge bitten wir stets von der übrigen **Korrespondenz** zu trennen und an unsere Fahrzeug-Reparatur-Abteilung zu richten.

**Lieferungen und Reparaturen, Versand, Kostenvoranschläge, Einsendungen:**  
**Lieferungen und Reparaturen** erfolgen nur **gegen bar** ohne jeden Abzug;  
**Versand** gegen Nachnahme, Listenpreise sind Richtpreise und verstehen sich freibleibend ab Werk;

**Kosten-Voranschläge** werden bei größeren Reparaturen auf Wunsch aufgestellt. Die Kosten für diese und für Vorprüfungen stellen wir in Rechnung, wenn die Aufträge zurückgezogen werden;

**Einsendungen** erbitten wir an unsere Bahnadresse: **Nürnberg-Doos**.  
Über alle eingesandten Teile mit Zubehör muß ein genaues Verzeichnis beigefügt und auf den betreffenden Schriftwechsel hingewiesen werden. Ohne diese Angaben übernehmen wir keine Garantie für Vollständigkeit und schnelle Erledigung.

#### Gewährleistungspflicht:

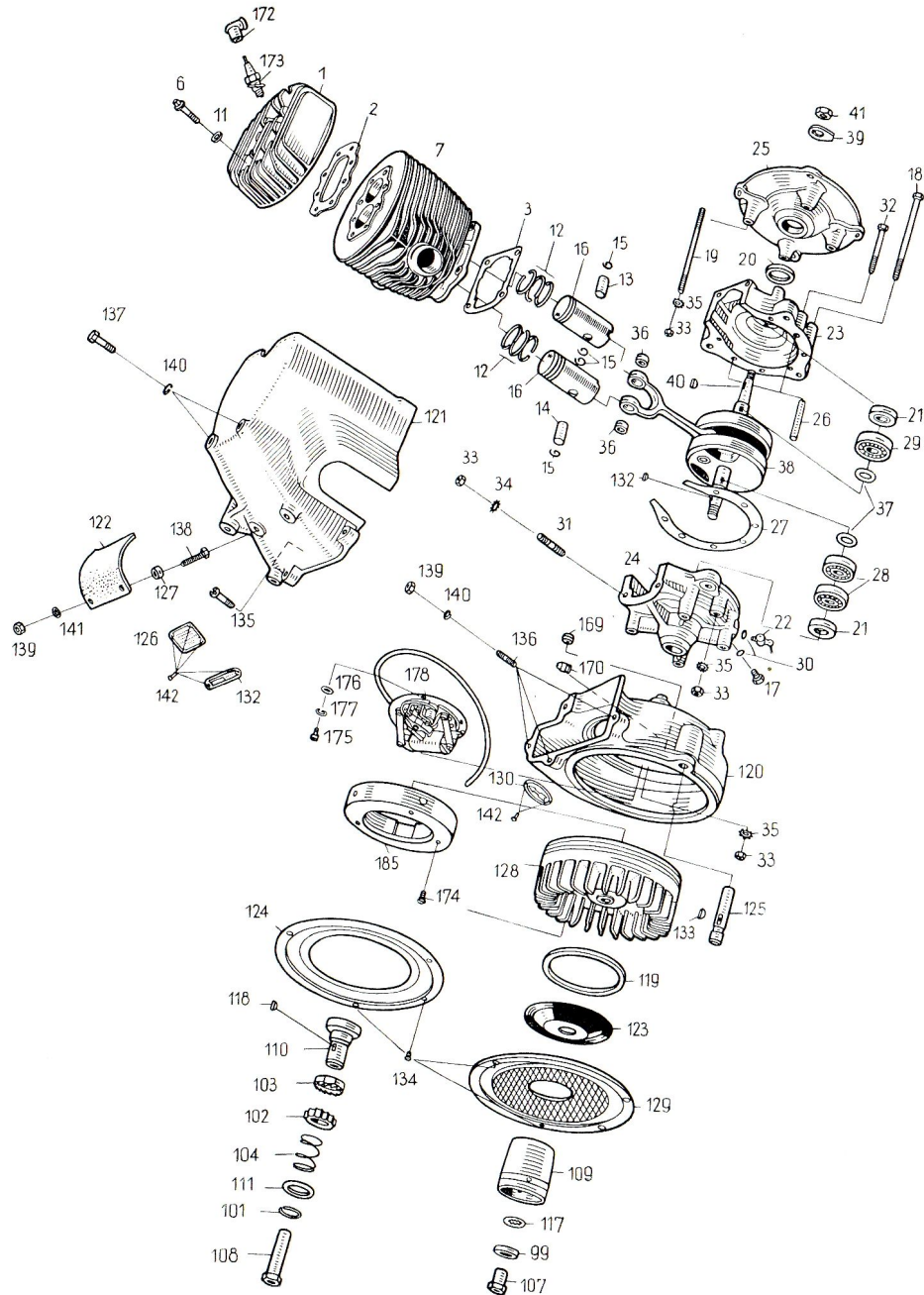
Für unsere Gewährleistungspflicht sind die Garantiebestimmungen der Vereinigung der Motorradfabriken, wie sie in den allgemeinen Richtlinien für den Vertrieb der Triumph-Motorräder festgelegt sind, maßgebend. Im übrigen gelten unsere allgemeinen Verkaufs- und Lieferungsbedingungen, auch hinsichtlich des üblichen Eigentumsvorbehalts.

Wir bitten, alle Reparaturen sorgfältigst unter Beachtung der von uns vorgeschriebenen Toleranzen auszuführen und nur unsere Original-Ersatzteile zu verwenden.

Bei einem Austausch der Pleuelstange oder der Lagerteile ist die Einsendung der kompletten Kurbelwelle, möglichst mit Kurbelgehäuse, erforderlich, da wir Einzelteile der Kurbelwelle nicht abgeben können.

**TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G. NURNBERG**

# Zylinder, Kolben, Motorgehäuse, Kurbeltrieb Starter, Lüfter, Zündanlage

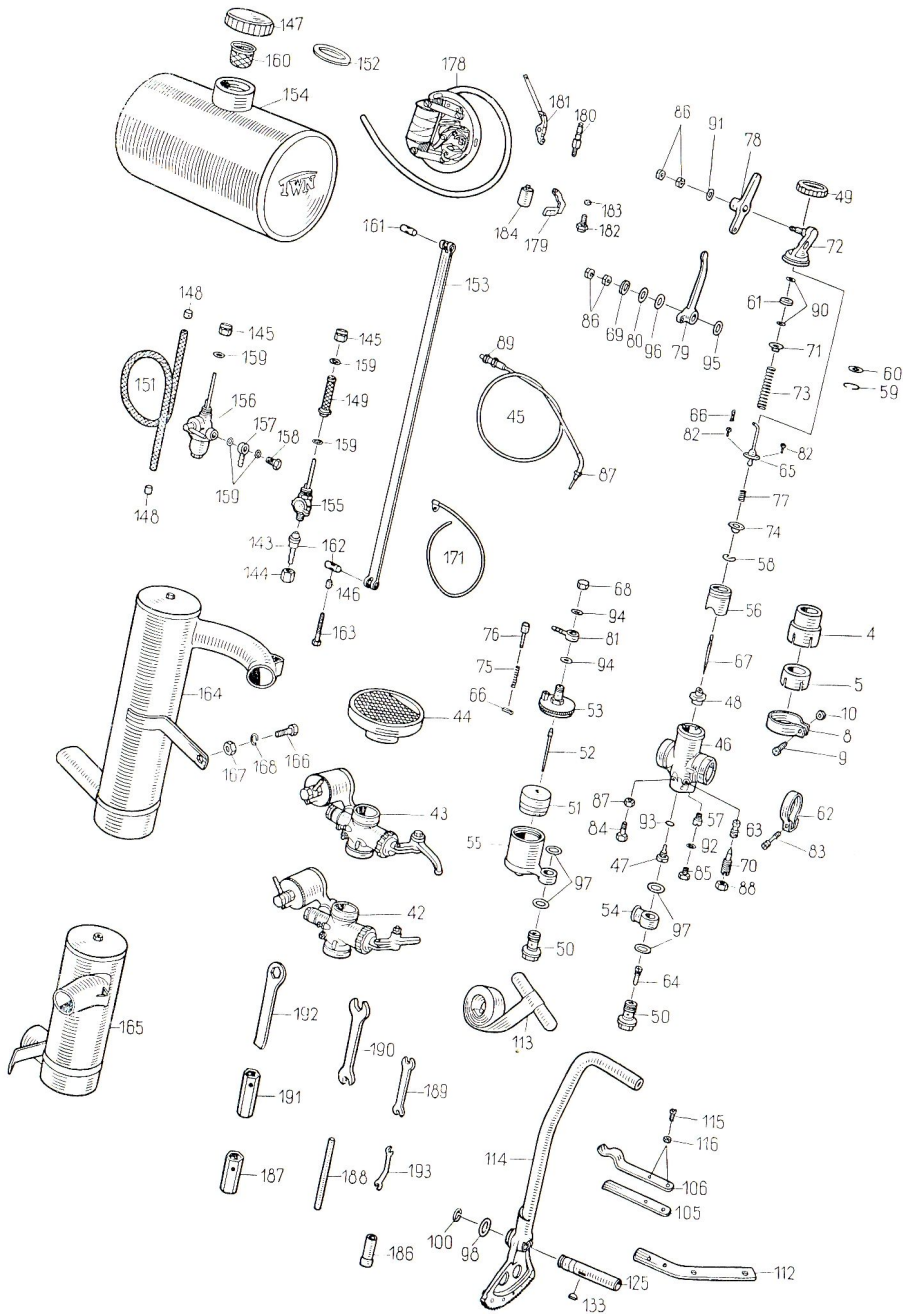


Tafel 1

Tafel Nr.	Bild Nr.	Benennung	Bestell-Nr.	Stückzahl			Stückpr. DM
				252 A	252 B	252 C	
<b>Zylinder</b>							
1	1	Zylinderkopf .....	29.1202	1	1	1	
1	2	Zylinderkopfdichtung .....	9.1204	1	1	1	
1	3	Zylinderflanschdichtung .....	15.1205	1	1	1	
2	4	Zwischenbüchse, zu Vergaser .....	25.1218	1	1	—	
2	5	Preßstoffbüchse, zu Zylinderstutzen .....	26.1218	1	1	1	
1	6	Vierkantschrauben, zu Zylinderkopfbefestigung .....	2.1233	8	8	8	
1	7	Zylinder .....	3.1250	1	1	1	
2	8	Klemmring, zu 25.1218 .....	1.1830	1	1	—	
2	9	Sechskantschraube, zu 1.1830 .....	M 6x18 Sz DIN 931	1	1	—	
2	10	Sechskantmutter, zu 1.1830 .....	M 6 DIN 934	1	1	—	
1	11	Scheibe, zu 2.1233 .....	8,4 DIN 433	8	8	8	
<b>Kolben</b>							
1	12	Kolbenring, normal, 45,0 $\Phi$ .....	35.1303	6	6	6	
—	—	Kolbenring, 1. Übergröße, 45,5 $\Phi$ .....	35.1303 a	6	6	6	
—	—	Kolbenring, 2. Übergröße, 46,0 $\Phi$ .....	35.1303 b	6	6	6	
—	—	Kolbenring, 3. Übergröße, 46,5 $\Phi$ .....	35.1303 c	6	6	6	
1	13	Kolbenbolzen (offen), zu Einlaßkolben .....	25.1304	1	1	1	
1	14	Kolbenbolzen (geschlossen), zu Auslaßkolben .....	29.1304	1	1	1	
1	15	Drahtsprengring 18 DIN 73 123 .....	13.1305	4	4	4	
1	16	Kolben m. Korbstiften, normal, 45 $\Phi$ f. Ein- u. Auslaß wie oben; 1. Übergröße, 45,5 $\Phi$ f. Ein- u. Auslaß wie oben; 2. Übergröße, 46,0 $\Phi$ f. Ein- u. Auslaß wie oben; 3. Übergröße, 46,5 $\Phi$ f. Ein- u. Auslaß .....	62.1351 62.1351 a 62.1351 b 62.1351 c	2 2 2 2	2 2 2 2	2 2 2 2	
<b>Motorgehäuse</b>							
1	17	Olableßschraube, zu 37.1402 .....	0022	1	1	1	
1	18	Sechskantschraube, zu 50.1401 u. 37.1402 .....	1.0027	—	4	4	
1	19	Stiftschraube, zu Motorflanschbefestigung .....	16.0080	4	—	—	
1	20	Filtering, zu Motorflanschdichtung .....	2.0734	1	1	1	
1	21	Wellendichtring, zu 50.1401 u. 37.1402 .....	2.0933	2	2	2	
1	22	Olableßhahn, zu 37.1402 .....	2.1254	1	1	1	
1	23	Kurbelgehäusehälfte, hinten .....	50.1401	1	1	1	
1	24	Kurbelgehäusehälfte, vorn .....	37.1402	1	1	1	
1	25	Motorflansch .....	14.1407	1	—	—	
1	26	Paßhülse, zu 50.1401 und 37.1402 .....	10.1411	2	2	2	
1	27	Kurbelgehäusedichtung .....	30.1431	1	1	1	
1	28	Kugellager, zu 37.1402 .....	6205 DIN 625	2	2	2	
1	29	Kugellager, zu 50.1401 .....	6305 DIN 625	1	1	1	
1	30	Dichtung, zu 0022 und 2.1254 .....	A 10x16 DIN 7603	2	2	2	
1	31	Stiftschraube, zu Zylinderbefestigung .....	M 8x20 DIN 940	4	4	4	
1	32	Sechskantschraube, zu 50.1401 und 37.1402 .....	M 8x95 DIN 931	3	3	3	
1	33	Sechskantmutter, zu 16.0080 ; M 8x20 DIN 940 ; M 8x95 DIN 931 ; 1.0027 .....	M 8 DIN 934	11	11	11	
1	34	Zahnscheibe, zu M 8x20 DIN 940 .....	FZ J M 8	4	4	4	
1	35	Zahnscheibe, zu M 8x95 DIN 931, 1.0027 u. 16.0080 .....	FZ A M 8	7	7	7	
<b>Kurbeltrieb</b>							
1	36	Pleuelbüchse .....	16.1507/Rep.	2	2	2	
1	37	Zwischenscheiben, für Kurbeltrieb, 1,2 mm — 2,0 mm stark, in $\frac{1}{10}$ mm abgestuft (Stärke je nach Bed.) .....	56/57/5/6/7/8/9/10/11.1515	2	2	2	
1	38	Kurbeltrieb, kpl. .....	51.1551	1	1	1	
1	39	Sicherungsblech .....	7.1926	—	—	1	
1	40	Scheibfeder .....	5x6,5 DIN 304	—	—	1	
1	41	Sechskantmutter .....	M 16x1,5 DIN 936	—	—	1	

Austausch-Kurbeltrieb nur bei Rückgabe der defekten Teile. Einzelteile zum Kurbeltrieb können nicht abgegeben werden. Bei jeder Ersatzteil-Bestellung Motornummer mit vorgesetztem G angeben, z. B. G 275 111 B.

# Vergaser, Starter, Lüfter, Zündanlage, Kraftstoffbehälter, Auspufftopf, Werkzeug



Tafel 2

Tafel Nr.	Bild Nr.	Benennung	Bestell-Nr.	Stückzahl			Stückpr. DM
				252 A	252 B	252 C	
<b>Vergaser</b>							
2	42	Bing-Vergaser 4/24/4 mit Fußhebelbetätigung ....	82.1881	1	—	—	
2	43	Bing-Vergaser 4/24/5 mit Handregulierhebel .....	85.1881	—	1	—	
2	44	Naßluftfilter FL 1416 DIN 73 352 FJ .....	24.1882	1	1	—	
2	45	Ferntupfer, kpl. ....	1860	1	—	—	
2	46	Vergasergehäuse (aufgestempelte Typbezeichnung aufgeben) .....	4/24/4	1	—	—	
—	—	Vergasergehäuse (aufgestempelte Typbezeichnung aufgeben) .....	4/24/5	—	1	—	
2	47	Nadeldüse .....	11	1	1	—	
2	48	Mischkammerersatz .....	12 a	1	1	—	
2	49	Deckelverschraubung .....	20 b	1	1	—	
2	50	Düsenstock .....	31	2	2	—	
2	51	Schwimmer .....	42 b	1	1	—	
2	52	Schwimmernadel .....	53	1	1	—	
—	—	Schwimmergehäusedeckel, zu 82.1881 .....	63 h	—	1	—	
2	53	Schwimmergehäusedeckel, zu 82.1881 (für Ferntupfer) .....	63 i	1	—	—	
2	54	Zwischensteg .....	110	1	1	—	
2	55	Schwimmergehäuse .....	363	1	1	—	
2	56	Gasschieber .....	266 c	1	1	—	
2	57	Düse .....	378	1	1	—	
2	58	Klemmbügel für Düsenadel .....	384	1	1	—	
2	59	Federring .....	484	—	1	—	
2	60	Haltescheibe .....	486	—	1	—	
2	61	Filzdichtung, zu 664 .....	498	1	1	—	
2	62	Klemmring, zu Vergasergehäuse .....	618 a	1	1	—	
2	63	Leerlaufdüse .....	629	1	1	—	
2	64	Brennstoffdüse .....	663	1	1	—	
2	65	Zugstange .....	664	1	1	—	
2	66	Solint, zu 888b und 1029 .....	676	1	2	—	
2	67	Düsenadel .....	691	1	1	—	
2	68	Hutmutter, zu 63h und 63i .....	798	1	1	—	
2	69	Scheibe, zu 888b .....	822	—	1	—	
2	70	Luftregulierschraube .....	857	1	1	—	
2	71	Federteller .....	881	1	—	—	
2	72	Hebelbock .....	888 b	1	1	—	
2	73	Druckfeder .....	902	1	—	—	
2	74	Kugelbafanne, zu 664 .....	1021 a	1	1	—	
2	75	Tupferfeder .....	1026	—	1	—	
2	76	Tunfer .....	1029	—	1	—	
2	77	Druckfeder, zu 1021a .....	1031	1	1	—	
2	78	Fußhebel .....	1086	1	—	—	
2	79	Handhebel .....	1100	—	1	—	
2	80	Scheibe, zu 1100 .....	1101	—	1	—	
2	81	Schlauchschenkenschluß (für Schlauch 5 mm l W) .....	1234	1	1	—	
2	82	Zylinderschraube, zu 266c und 1021a .....	S 3,5/2	2	2	—	
2	83	Klemmschraube, zu 618a .....	S 6/14	1	1	—	
2	84	Gasschieberstellschraube .....	S 6/15	1	1	—	
2	85	Sechskantschraube .....	S 7/5	1	1	—	
2	86	Sechskantmutter, zu 888b .....	M 6/4	2	2	—	
2	87	Sechskantmutter, zu S 6/15 und 1860 .....	M 6/5	2	1	—	
2	88	Sechskantmutter, zu 857 .....	M 7/2	1	1	—	
2	89	Sechskantmutter, zu 1860 .....	M 528/2	1	—	—	
2	90	Scheibe, zu 498 und 664 .....	U 10/2	2	2	—	
2	91	Scheibe, zu 888b .....	U 14/1	1	—	—	
2	92	Dichtring .....	D 10/2	1	1	—	
2	93	Dichtring, zu 11 .....	D 13/4	1	1	—	
2	94	Dichtring, zu 63h und 1234 .....	D 17/1	2	2	—	
2	95	Dichtring, zu 888b .....	D 20/2	—	1	—	
2	96	Dichtring, zu 888b .....	D 20/6	—	1	—	
2	97	Dichtring, zu 31 .....	D 24/1	4	4	—	

Bei jeder Ersatzteil-Bestellung Motornummer mit vorgesetztem G angeben, z. B. G 275 111 B.

Tafel Nr.	Bild Nr.	Benennung	Bestell-Nr.	Stückzahl			Stückpr. DM
				252 A	252 B	252 C	
<b>Starter</b>							
2	98	Scheibe, zu Handstarthebel	2.0364	—	1	—	
1	99	Scheibe, zu 1.2518	2.0366	—	—	1	
2	100	Sprengring, zu Lagerzapfen	1.0385	—	1	—	
1	101	Sprengring, zu Lagerhülse	2.0385	—	1	—	
1	102	Sperrad	4.2503	—	1	—	
1	103	Sperrhülse	4.2504	—	1	—	
1	104	Druckfeder, zu 4.2503	3.2507	—	1	—	
2	105	Haltefeder, Unterteil	8.2513	—	1	—	
2	105	Haltefeder, Oberteil	9.2513	—	1	—	
1	107	Halsmutter, zu 2523	1.2518	—	—	1	
1	108	Halsmutter, zu Starter	2.2518	1	1	—	
1	109	Anwerfrolle	2523	—	—	1	
1	110	Lagerhülse, zu Starterritzel	2524	—	1	—	
1	111	Federstützscheibe	2526	—	1	—	
2	112	Haltearm	2.2528	—	1	—	
2	113	Anwerfgurt	2552	—	—	1	
—	—	Haltefeder, kpl.	2.2554	—	1	—	
2	114	Handstarthebel	3.2580	—	1	—	
2	115	Linsenschraube, zu 2.2528	AM 5x10 DIN 85	—	2	—	
2	116	Federring, zu AM 5x10 DIN 85	A 5 DIN 127	—	2	—	
1	117	Zahnscheibe, zu 1.2518	FZ J M 16	—	—	1	
1	118	Scheibenfeder, zu Sperrhülse	3x3,7 DIN 304	—	1	—	
<b>Lüfter</b>							
1	119	Filzring, zu 2705	1.0734	1	1	1	
1	120	Lüftergehäuse	7.2701	1	1	1	
1	121	Windführungshaube	7.2703	1	—	—	
1	122	Windführungsblech, zu 7./13.2703	9.2703	1	1	1	
—	—	Windführungshaube	13.2703	—	1	1	
1	123	Filzringhalter	2705	1	1	1	
1	124	Abdeckblech, zu Lüftergehäuse	2707	1	—	—	
1/2	125	Lagerzapfen, zu Handstarthebel	2710	—	1	—	
1	126	Kundendienstschild	2712	1	1	1	
1	127	Distanzrolle	2718	2	2	2	
1	128	Lüfterrad mit Schwungscheibennabe	1.2752	1	1	1	
1	129	Abdeckblech, kpl.	2753	—	—	1	
—	—	Abdeckblech, kpl.	1.2753	—	1	—	
—	—	Lüftergehäuse mit Lagerzapfen	2.2754	—	1	—	
1	130	Pfeilschild	12.3122	1	1	1	
—	—	Firmenschild	13.3122	1	—	—	
1	131	Typschild	27.8523	1	1	1	
1	132	Scheibenfeder, zu 1.2752	4x5 DIN 304	1	1	1	
1/2	133	Scheibenfeder, zu 2710	5x6,5 DIN 304	—	1	—	
1	134	Linsenschraube, zu 1.2707; 2753 u. 1.2753	AM 5x10 DIN 91	4	4	4	
1	135	Zylinderschraube, zu 7./13.2703	M 8x30 DIN 84	1	1	1	
1	136	Stiftschraube, zu 7.2703	M 8x28 DIN 940	3	3	3	
1	137	Sechskantschraube	M 8x25 DIN 933	—	2	—	
—	—	Sechskantschraube, zu 9.2703	M 8x28 DIN 931	2	—	—	
1	138	Sechskantschraube, zu 9.2703	M 8x40 DIN 931	—	2	2	
1	139	Sechskantmutter, zu M 8x40 DIN 931 u. M 8x28 DIN 940	M 8 DIN 934	5	5	5	
1	140	Federring, zu M 8x28 DIN 940 u. M 8x25 DIN 933...	A 8 DIN 127	3	5	5	
1	141	Zahnscheibe, zu M 8x40 DIN 931	FZ J M 8	2	2	2	
1	142	Kernnagel, zu 2712; 27.8523 u. 12.3122	2x5 Kn 4	8	8	8	

Bei jeder Ersatzteil-Bestellung Motornummer mit vorgesetztem G angeben, z. B. G 275 111 B.

Tafel Nr.	Bild Nr.	Benennung	Bestell-Nr.	Stückzahl			Stückpr. DM
				252 A	252 B	252 C	
<b>Kraftstoffbehälter</b>							
2	143	Schlauchnippel, zu 24.8354	10.0250	—	1	—	
2	144	Überwurfmutter	12.0280	—	1	—	
2	145	Anschlußmutter	13.0280	—	1	1	
2	146	Hülse, zu 6.9341	1.2517	—	2	2	
2	147	Verschlußkappe nach DIN Kr. 3400	14.8303	—	1	1	
2	148	Schlauchtülle 10 DIN 73 379	6.8321	—	2	2	
2	149	Sieb, zu Kraftstoffhahn	13.8322	—	1	—	
2	150	Gummiband, zu Spannband	20.8327	—	2	2	
2	151	Kraftstoffschlauch 9x600 DIN 73 379	32.8342	—	1	1	
2	152	Korkring, zu Verschlußdeckel	7.8348	—	1	1	
2	153	Spannband, zu Kraftstoffbehälter	9.8349	—	—	2	
—	—	Spannband, zu Kraftstoffbehälter	11.8349	—	2	—	
—	—	Kraftstoffbehälter	65.8351	—	1	—	
2	154	Kraftstoffbehälter	66.8351	—	—	1	
2	155	Reservekraftstoffhahn mit Sieb	24.8354	—	1	—	
2	156	Kraftstoffhahn mit Filtersieb C 5/1 DIN 73 376	25.8354	—	—	1	
2	157	Schlauchnippel, zu 25.8354	5/1 DIN 73376	—	—	1	
2	158	Hohlschraube, zu 25.8354	A 4 DIN 7623	—	—	1	
2	159	Dichtring, zu 25.8354	A 10x14 DIN 7603	—	2	3	
2	160	Kraftstoffsieb	19.8358	—	1	1	
2	161	Spannrolle mit Gewinde	9306	—	2	2	
2	162	Spannrolle ohne Gewinde	1.9305	—	2	2	
2	163	Spannschraube, zu Spannband	6.9341	—	2	2	
<b>Auspufftopf</b>							
2	164	Auspufftopf	71.8861	—	1	—	
2	165	Auspufftopf	72.8861	—	1	1	
2	166	Sechskantschraube	M 10x35 DIN 931	1	—	—	
2	167	Sechskantmutter	M 10 DIN 934	1	—	—	
2	168	Federring	A 10 DIN 127	1	—	—	
<b>Zündanlage — Noris</b>							
—	—	Noris-Schwungrad-Magnetzündler SZ 1 L	34.9380	1	1	1	
1	169	Gummitülle, zu Zündkabel	1.9345	1	1	1	
1	170	Gummitülle, zu 2.9368	6.9345	1	1	1	
2	171	Kurzschlußkabel mit Kabelschuh	2.9368	1	—	—	
1	172	Kabelstecker, zu Zündkerze	1.1762	1	1	1	
1	173	Zündkerze-Bosch W 175 T1	13.1782	1	1	1	
—	—	Zündkerze-Beru K 175 b 1/14	15.1782	1	1	1	
1	174	Senkschraube, zu Magnetring	M 5x15 DIN 63	3	3	3	
1	175	Zylinderschraube, zu Grundplatte	M 4x13 DIN 84	3	3	3	
1	176	Unterlegscheibe, zu M 4x13 DIN 84	S 99/160/1X	3	3	3	
1	177	Federring, zu M 4x13 DIN 84	4 DIN 127	3	3	3	
1/2	178	Grundplatte, kpl.	SZ 110 2 z	1	1	1	
2	179	Winkel mit Schmierfilz	SLZ 6/7 112/1 z	1	1	1	
2	180	Lagerbolzen	SLZ 6/7 109/1 x	1	1	1	
2	181	Unterbrecherhebel, kpl.	ZLZ 141/3 z	1	1	1	
2	182	Wolfram-Kontaktschraube	BU 160/1 z	1	1	1	
2	183	Gegenmutter, zu BU 160/1z	S 99/155/1 x	1	1	1	
2	184	Kondensator mit Schraube	SLZ 6/7 115/4 z	1	1	1	
1	185	Polring, kpl.	SZ 102/1 z	1	1	1	
<b>Werkzeug</b>							
2	186	Spezienschlüssel für Zylinderbefestigungsschrauben, SW 19x54 Ig. innen 8 φ	9.9403	1	1	1	
2	187	Steckschlüssel f. Halsmutter, 25 φ x 2 DIN 2385 SW 19	14.9403	1	1	1	
2	188	Dorn für Steckschlüssel, 8 φ x 150 lg.	1.9404	1	1	1	
2	189	Doppelschraubenschlüssel, SW 8/SW 9	5.9406	1	1	1	
2	190	Doppelschraubenschlüssel, SW 14/SW 17	5.9411	1	1	1	
2	191	Steckschlüssel für Zündkerze SW 21 innen x 170 lg.	5.9424	1	1	1	
2	192	Ringschlüssel, SW 119	9440	1	1	1	
2	193	Unterbrecherschlüssel ZBT 162 1x	6.9459	1	1	1	
—	—	Werkzeug-Satz, kpl.	38.9480	1	1	1	

Bei jeder Ersatzteil-Bestellung Motornummer mit vorgesetztem G angeben, z. B. G 275 111 B.

