

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

Ausgabe September 1956

Vor Inbetriebnahme des Motors bitten wir folgende Punkte zu beachten:

1. Ihr TWN-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 und Betriebsstörungen auftreten.

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

## Mischungstabelle

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

Lassen Sie den Motor **n i e m a l s** 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 Gemischschmierung nur **Qualitäts-Marken-Schmieröle für Zweitakter**, wenn möglich mit Korrosionsschutzzusatz.

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 20 Stunden ist unbedingt einzuhalten.

Öffnen Sie den Gashebel in der Einlaufzeit **n i e m a l s g a n z**, denn **die Lebensdauer des Motors hängt recht erheblich von der sachgemäßen Behandlung während der ersten 20 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.

#### 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 Tupfer am Vergaser niederdrücken, bis Kraftstoff im Vergaser überläuft; bei warmen Motor bleibt Tupfer unberührt; Gashebel ungefähr  $\frac{1}{4}$  öffnen; Handhebelstarter bzw. Riemenstarter bzw. Fußstarter 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 Starthebel sofort wieder in seine Ruhestellung bringen und den Tupfer 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.

Die Zündkerze ist auf Vollastbetrieb abgestimmt. Erfahrungsgemäß laufen die Motoren beim Kunden selten auf Vollast. Daher kann ein Verölen der Kerze eintreten. Um dies zu vermeiden, ist eine Kerze mit dem nächst niedrigeren Wärmewert zu wählen.

c) Kraftstoffhahn abschrauben und Sieb reinigen.

d) Unterbrecherkontakte nach je 100 Betriebsstunden auf Abstand und Zustand prüfen. Unterbrecherkontakthub 0,4 mm.

e) Luftfilter, je nach Staubanfall, mehr oder weniger oft **aber regelmäßig** reinigen und wieder leicht 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.

# TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G. NÜRNBERG