



Fahren Sie das Modell niemals mit fehlerhaft arbeitender Fernsteuerung!

Suchen Sie vor einer Ausfahrt zuerst den Fehler, falls die Reaktionen der Fernsteuerung beim Reichweitentest nicht wie beschrieben ausfallen.

i) Motor starten

Allgemeines zum Verbrennungsmotor



Bei der Inbetriebnahme des neuen Motors muss eine gewisse Einlaufzeit eingehalten werden. Während der Einlaufphase passen sich die Motorteile perfekt aneinander an, wodurch maximale Leistung erreicht und vorzeitiger Verschleiß vermieden wird.

Der Einlaufprozess muss daher mit größter Sorgfalt vorgenommen werden!

Starten des kalten Motors

Der Vergaser besitzt eine integrierte Membranpumpe, die in Funktion tritt, sobald der Motor läuft.

Dabei wird der abwechselnde Über- und Unterdruck im Kurbelwellengehäuse genutzt, um den Kraftstoff in den Vergaser zu fördern.

Zum Starten verfügt der Vergaser über eine manuelle Pumpe, mit der der Kraftstoff in den Vergaser befördert wird. Diese manuelle Pumpe besteht aus einer transparenten Gummi-Kalotte (Bild 4, Pos. 1), die so gleichzeitig als Schauglas zur Sichtkontrolle der Kraftstoffzufuhr zum Vergaser dient.

- Schließen Sie die Choke-Klappe (siehe Bild 4, Pos. 2), in dem Sie den Hebel nach unten schieben.
- Betätigen Sie die manuelle Pumpe (Gummi-Kalotte mehrfach drücken), bis sich das Schauglas vollständig mit Kraftstoff gefüllt hat und der Kraftstoff in den Vergaser gelangt ist.
- Ziehen Sie den Seilzugstarter so oft durch, bis die erste Motorzündung hörbar wird.
- Öffnen Sie danach sofort die Choke-Klappe wieder (Hebel waagrecht) und ziehen Sie den Seilzugstarter mit Schwung durch, bis der Motor anspringt. Halten Sie hierbei das Modell mit einer Hand fest.

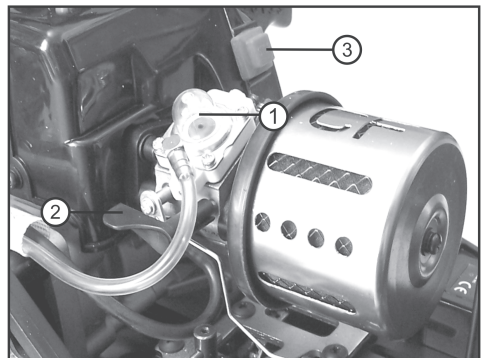


Bild 4



Achtung!

Ziehen Sie den Seilzugstarter nicht bis zum Anschlag heraus, sondern immer nur etwa 3/4 der Länge! Ermitteln Sie die Länge des Seilzuges durch langsames Herausziehen ohne Zündung! Ziehen Sie den Seilzugstarter niemals mit Gewalt heraus!

- Wenn der Motor gleich nach dem ersten Anspringen wieder ausgeht, schließen Sie die Choke-Klappe und ziehen Sie den Seilzugstarter erneut durch, bis der Motor wieder läuft.
- Wenn der Motor läuft, lassen Sie den Seilzugstarter los und stellen Sie den Gas/Bremshebel am Fernsteuersender auf Leerlauf.

- Öffnen Sie die Choke-Klappe wieder (Hebel waagrecht) und lassen den Motor ca. 1 - 2 Minuten warm laufen.



Achtung!

Bleibt die Choke-Klappe zu lange geschlossen oder wurde zu viel Kraftstoff in den Verbrennungsraum und das Kurbelgehäuse gepumpt, überfettet das Gemisch und der Motor säuft ab. Der Seilzugstarter lässt sich dann nur mit erhöhtem Kraftaufwand betätigen. Unterlassen Sie weitere Startversuche und entfernen Sie den überschüssigen Treibstoff (siehe Kapitel 14), um Schäden an Seilzugstarter und Motor zu vermeiden!

In Bild 4, Pos. 3 ist auch der Taster für „Motor aus“ zu sehen.

Motoreinstellungen

Der Vergaser ist ab Werk für die ersten Fahrten optimal vorjustiert. Hierbei wird eine fette Vergasereinstellung verwendet, um den Motor in der Einlaufphase ausreichend mit Schmierung zu versorgen. Dies zeigt sich an kräftiger weißer Rauchentwicklung aus dem Auspuff.

Für die ersten 2 - 3 Tankfüllungen sollte die fette Vergasereinstellung beibehalten werden. Zudem sollten Sie auf zu lange Vollgasphasen verzichten und den Motor schonend mit unterschiedlichen Drehzahlen einfahren.

a) Einstellen des Vergasers allgemein

Je nach verwendetem Gemisch, Zündkerze, Schalldämpfer und Umgebungsbedingungen wie Luftdruck und Luftfeuchtigkeit können geringfügige Änderungen in der Vergasereinstellung nötig werden. Die Feineinstellung von Leerlauf und Vollgas kann erst bei gut eingelaufenem Motor vorgenommen werden.

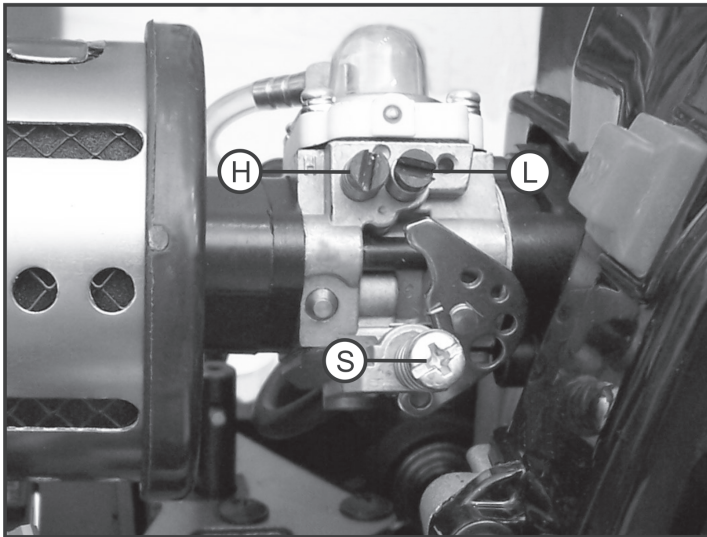


Bild 18

- L Leerlaufgemisch-Regulierschraube
- H Hauptdüsenadel
- S Einstellschraube für Standgas

b) Einstellen der Leerlaufgemisch-Regulierschraube (L)

- Bringen Sie den Motor durch Fahren auf Betriebstemperatur.
- Nimmt der Motor dabei nur schlecht Gas an, ist das Leerlaufgemisch zu mager. Das Verdrehen der Leerlauf-Gemischregulierschraube gegen den Uhrzeigersinn (nach links) lässt das Gemisch fetter werden.

Korrigieren Sie die Einstellung schrittweise, indem Sie die Leerlauf-Gemischregulierschraube jeweils ca. eine 1/8-Umdrehung nach links drehen.

- Nimmt der Motor nur stotternd und unter heftiger Raumentwicklung Gas an, ist das Gemisch zu fett. Das Verdrehen im Uhrzeigersinn (nach rechts) magert das Gemisch ab (der Kraftstoffanteil wird verringert).

Korrigieren Sie die Einstellung der Leerlauf-Gemischregulierschraube schrittweise um jeweils ca. eine 1/8-Umdrehung nach rechts.

c) Einstellen der Hauptdüsenadel (H)

- Heben Sie die angetriebene Achse vom Boden ab und lassen Sie den betriebswarmen Motor kurzfristig auf Vollgas laufen.
- Jetzt können Sie die Einstellung des Vollgasgemisches an der Hauptdüsenadel in Schritten von 1/8-Umdrehung korrigieren.

Drehen Sie die Hauptdüsenadel im Uhrzeigersinn, wenn das Gemisch magerer werden soll.

Drehen Sie die Hauptdüsenadel gegen den Uhrzeigersinn, um das Gemisch anzureichern (den Kraftstoffanteil zu erhöhen).

- Für eine lange Motorlebensdauer sollten Sie für die Einstellung der Hauptdüsenadel eine leicht fette Vergasereinstellung bevorzugen.

Verdrehen Sie hierzu in kleinen Schritten die Hauptdüsenadel (H) so lange, dass der Motor kurz nach dem Steuersignal „Vollgas“ seine Höchstdrehzahl erreicht und ohne stottern rund läuft.

Anschließend drehen Sie die Hauptdüsenadel eine 1/8-Umdrehung gegen den Uhrzeigersinn, um den Kraftstoffanteil zu erhöhen (= fette Vergasereinstellung).

- Nach jedem Motorlauf (Tankfüllung) ist eine ausreichende Abkühlphase (ca. 10 min) einzulegen.



Achtung!

Es ist von höchster Wichtigkeit, dass das Gemisch niemals zu sehr abgemagert wird! Bedenken Sie, dass die Motorschmierung über das im Treibstoff enthaltene Öl erfolgt.

Zu wenig Kraftstoff im Gemisch (= magere Vergasereinstellung) führt zu einer Überhitzung des Motors und einem Festgehen des Kolbens wegen mangelhafter Schmierung. Während des Betriebes sollte immer eine leichte weiße Rauchfahne aus dem Auspuff sichtbar sein. Falls nicht, stoppen Sie sofort den Motor und reichern Sie das Gemisch an. Achten Sie weiterhin darauf, dass der Zylinderkopf ausreichend von Luft umströmt wird, um ein Überhitzen zu vermeiden. Die optimale Betriebstemperatur des Motors beträgt ca. 100 - 120 °C. Überprüfen Sie die Temperatur mit einem Infrarot-Thermometer.

Sie erkennen, dass der Motor eingelaufen ist, wenn er sich im kalten Zustand und ohne Zündkerze ohne spürbaren Widerstand durchdrehen lässt. Erst jetzt dürfen Sie den Motor mit voller Leistung betreiben.

d) Einstellen der Standgasdrehzahl (S)

- Drehen Sie die Einstellschraube für das Standgas (S) im Uhrzeigersinn, wenn die Standgasdrehzahl höher werden soll.
- Das Drehen der Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn verringert die Standgasdrehzahl.



Stellen Sie bei betriebswarmen Motor die Standgasdrehzahl so ein, dass der Motor noch sicher läuft. Vermeiden Sie ein zu hohes Standgas, da in diesem Fall die Kupplung permanent schleift und schneller verschleißt.

e) Wiederherstellen der werkseitigen Einstellungen

Leerlaufgemisch-Regulierschraube (L):

Als Grundeinstellung sollte die Leerlauf-Gemischregulierschraube 1,25 Umdrehungen herausgedreht sein.

- Drehen Sie die Schraube vorsichtig und ohne Kraftaufwand ganz hinein, bis sie gerade anliegt.
- Drehen Sie jetzt die Nadel wieder um 1,25 Umdrehungen heraus.

Hauptdüsenadel (H):

Die Grundeinstellung der Hauptdüsenadel beträgt 1,75 Umdrehungen.



Wird die Hauptdüsenadel zu fest hineingedreht, kann sowohl die Nadel als auch der Sitz der Nadel im Vergaser zerstört werden! Verlust von Gewährleistung/Garantie!