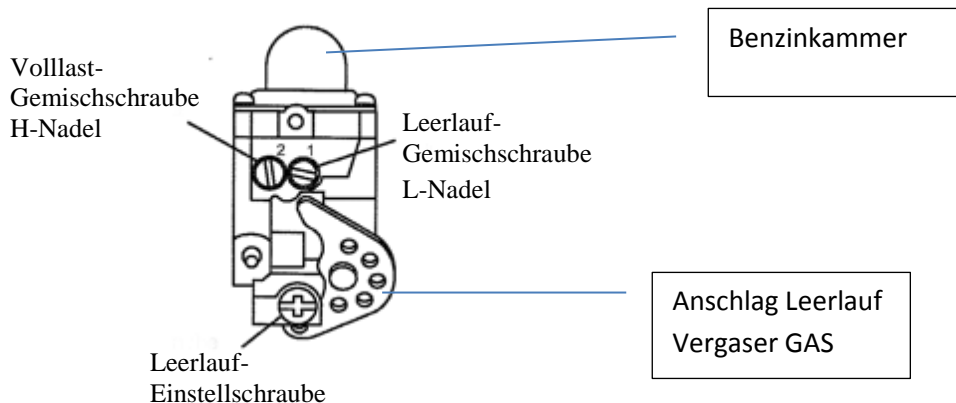


Motor Starten, Einlaufen lassen und Einstellen



• **Volllast-Gemischschraube**

Die reguliert das Luft-Kraftstoff-Gemisch bei Vollgas.
Reindrehen = „Magere“ Einstellung (mehr Luft)
Rausdrehen = „Fettere“ Einstellung (mehr Kraftstoff)
In der Standarteinstellung ist die Schraube 1,5 Umdrehungen rausgedreht.

• **Leerlauf-Einstellschraube**

Die Drosselanschlagschraube reguliert die Position der Drosselklappe und damit den Luftdurchlass im Leerlauf.
Durch Hineindrehen schiebt die konische Spitze der Schraube einen Hebel auf der Drehachse der Drosselklappe nach unten und öffnet so den Spalt. Beim Herausdrehen schließt sich die Drosselklappe.

• **Leerlauf-Gemischregulierungsschraube**

Die reguliert das Luft-Kraftstoff-Gemisch im Leerlauf
Reindrehen = „Magere“ Einstellung (mehr Luft)
Rausdrehen = „Fettere“ Einstellung (mehr Kraftstoff)
In der Standarteinstellung ist die Schraube 1,25 Umdrehungen rausgedreht

Einlaufen des Motors:

Benzin (Super Plus oder Ultimate 100 Oktan) – Öl Gemisch 1:30 zum Einlaufen verwenden.
Als Öl verwenden Sie die ersten 5-10 Liter 2 Takt **Mineralöl**.
Mineralöl wird benötigt damit sich Bauteile einschleifen, der Motor optimal eingelaufen wird.

Vergasereinstellung Einlaufen:

Motor soll recht fett stehen und träge auf Vollgasdrehzahl kommen, H Nadel dementsprechend herausdrehen.

L-Nadel ebenfalls Millimeter fetter stellen für leicht trägere Gasannahme.

Die Einlaufeinstellung ist somit also recht „Fett“, der Motor blubbelt und brabbelt und braucht ein wenig bis er auf Drehzahl kommt.

Diese Einstellung, zusammen mit dem Mineralöl sorgt für einen optimalen Einlaufvorgang.
Wird zum Einlaufen Vollsintetiköl und oder eine zu magere Einstellung verwendet, können Kolbenfresser und kapitale Motorschäden die Folge sein.

Die Motoren dürfen die ersten Liter während des Einlaufens nur kurz mit Vollgas belastet werden, auf Gaswechsel und fahren in allen Drehzahlbereichen ist zu achten.

Starten des Motors:

Leerlaufanschlagschraube ganz hineindreihen.

Am Sender mittels der Gasservotrimmung (Mittenverstellung) evtl. minimal mehr Gas geben. (1-2mm, serienmäßig kommt der Anschlag Leerlauf an die Leerlaufeinstellschraube).

Choke Hebel (Kunststoffhebel schwarz oder rot am Vergaser) nach unten drücken (schließen).

Benzinkammer: Gummibalg durch drücken mit dem Finger füllen (Benzin wird angesaugt).

Seilzugstarter ziehen bis der Motor einmal anspringt (Seil nie bis zum Anschlag ausziehen!).

Choke öffnen.

Seilzugstarter ziehen, der Motor läuft.

Gastrimmung am Sender evtl. regulieren.

Eventuell notwendige Einlaufeinstellungen am Vergaser durchführen.

Motor springt nicht an:

- H Nadel – Werkseinstellung ?
- L Nadel: -magerer drehen (Millimeterbereiche), prüfen ob der Motor anspringt. Mehrfach wiederholen in Richtung magerer –falls dies nicht funktioniert, die Richtung fetter probieren. Vollgasnadel auf Werkseinstellung belassen.

Kein Zündfunke:

- Bei demontierter Zündkerze wird das Zündkabel aufgesetzt, die Kerze am Gummistecker (nur am Gummistecker anfassen, sonst kein Bauteil berühren –Hochspannung!) gehalten und gegen Masse –Motorgehäuse gehalten, der Seilzugstarter gezogen und geprüft ob ein Zündfunke vorhanden ist.
Falls nicht, den Magnetgeberabstand zum Schwungrad kontrollieren.
Dieses findet sich sobald man den Seilzugstarter samt Seitenverkleidung abmontiert.
Es ist das kleine gebogene Teil was über dem Lüfterrad (Luftlamellen)/Schwungrad liegt und mit 2 Imbusschrauben befestigt ist. Diese lösen, den Spaltabstand so einstellen, das nur noch ca. ein Blatt Papier dazwischen passt und beim durchdrehen des Schwungrades nichts schleift.

Motor ist eingelaufen:

[2 Takt Vollsynthetik Öl 1:50 bzw. gemäß Angabe des Ölherstellers \(auf der Packung\) verwenden.](#)

Im Modellbau hat sich bislang das Motul 800 2 Takt Off Road Racing einen sehr guten Namen gemacht, da es fast rückstandsfrei verbrennt.

Andere Öle, wie z.B. das früher beliebte Öl Bel Ray haben deutlich mehr Rückstände.

L-Nadel hereindreihen, bis der Motor kein Gas mehr annimmt, dann soweit aufdrehen bis er wieder Gas annimmt, und zwar auch schlagartig.

H-Nadel evtl. eindrehen, mit Zündkerzenbrennbild abgleichen.

Zündkerzenbrennbild:

Weiß: Motoreinstellung zu mager : Gefahr Motorschaden ! –fetter stellen.

Rehbraun: Optimal eingestellter Motor.

Schwarz: Zu fette Einstellung –schaden tut dies allerdings nicht. Tipp: Bei sehr heißen Temperaturen lieber mit fetter Einstellung fahren um keinen Motorschaden zu riskieren.

Zu guter Letzt:

Ein einmal eingestellter Benzinmotor läuft immer, falls nicht könnten die Ursachen Dreck im Vergaser oder aber defekte Zündung oder verrutschter Zündgeber sein, nie die Vergasereinstellung.