

ANLEITUNG Vergasereinstellung Nitro-Motor

Zuerst einmal müssen neue Motoren einlaufen.

Das heißt, die beweglichen Teile im Motor müssen sich aneinander anpassen. Der Motor darf deshalb nicht gleich mit Vollgas betrieben werden.

Die Vergaser neuer Motoren sind Werkseitig für die Einlaufphase voreingestellt und diese Einstellungen brauchen in der Regel erstmal nicht verändert werden.

Die ersten 2-3 Tankfüllungen sollte der Motor nur im Leerlauf laufen (Modell am besten aufbocken, damit sich die Räder frei drehen können) oder mit niedriger Drehzahl und geringer Geschwindigkeit gefahren werden, dabei sollte aus dem Schalldämpfer immer reichlich Qualm entweichen.

Den Motor/das Modell dabei nur mit leichten und kurzzeitigen Gasstößen beschleunigen.

Mit jeder neuen Tankfüllung können die Beschleunigungsphasen etwas verlängert werden. Je nach Motor und Treibstoff kann der komplette Einlaufvorgang bis zu 10 Tankfüllungen in Anspruch nehmen.

Dass der Motor durch die fette Grundeinstellung des Vergasers unrund läuft und stottert ist normal und wird nach der Einlaufphase durch die Feineinstellung des Vergasers beseitigt.

Sollte der Vergaser einmal total verstellt sein, einfach die Grundeinstellung (steht in der Regel in der Bedienungsanleitung des Modells) wiederherstellen und den Vergaser neu einstellen.

Feineinstellung des Vergasers:

1. Einstellmöglichkeiten

Am Vergaser befinden sich 3 Schrauben, die Leerlaufgemischschraube (1), die Vollgasgemischschraube (2) und die Standgasschraube (3)



Mit der Leerlaufgemischschraube (1) wird die Treibstoffmenge für den Leerlauf bzw. für den Übergang von Leerlauf zu Vollgas eingestellt.

Mit der Vollgasgemischschraube (2) wird die Treibstoffmenge bei Maximaler Motorleistung, also voll geöffnetem Vergaser eingestellt.

Mit der Standgasschraube (3) wird der Luftspalt im Vergaser verändert und dadurch die Leerlaufdrehzahl eingestellt. Der Spalt sollte anfangs 1-2 mm betragen.

2. Funktionsweise der Einstellschrauben 1 und 2



Wird eine der beiden Schrauben nach innen gedreht (im Uhrzeigersinn), führt dies zu einer Verringerung des Durchflusses und der Motor erhält weniger Treibstoff.

Die Einstellung wird magerer.

Wird die Schraube wieder herausgedreht, wird der Durchfluss größer, der Motor erhält mehr Treibstoff und die Einstellung wird fetter.

3. So wird eingestellt.

Vollgaseinstellung (Schraube 2)

Wichtig ist, dass alle Einstellungen bei betriebswarmen Motoren vorgenommen werden müssen und bereits kleine Veränderungen an den Schrauben eine große Wirkung haben.

Zuerst wird die richtige Treibstoffmenge für den Vollgasbetrieb eingestellt.

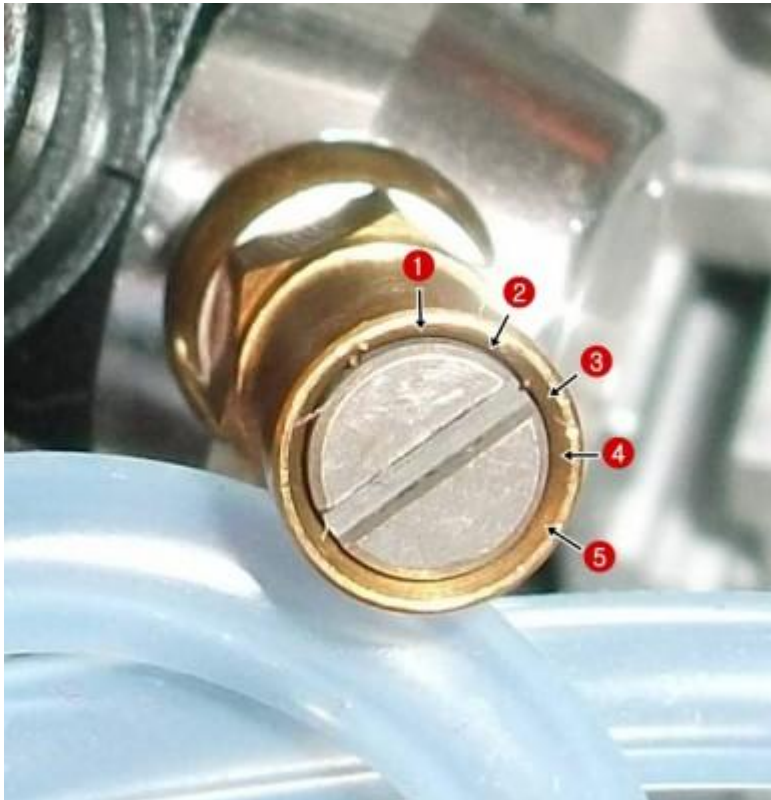
Neue Motoren sind ab Werk sehr fett voreingestellt, deshalb muss die Vollgasgemischschraube schrittweise, in max. 5min Schritten, eingedreht werden.

Jede neue Einstellung muss/sollte mit einer Probefahrt getestet werden.

Die Vollgasgemischschraube wird solange weiter eingedreht, bis der Motor bei Vollgas die höchste Leistung und die hörbar höchste Drehzahl erreicht hat.

Der Motor muss bei Vollgas kraftvoll durchlaufen und aus dem Schalldämpfer noch reichlich Qualm entweichen.

Die Verschiedenen Einstellschritte



- 1 - Der Motor läuft aufgrund der fetten Einstellung noch unrund
- 2 - Die Drehzahl steigt merklich an
- 3 - Die Drehzahl steigt weiter
- 4 - Die Maximaldrehzahl ist erreicht und wir gehalten
- 5 - Die Maximaldrehzahl bricht nach kurzer Zeit zusammen

Wenn die Einstellung für Position 4 gefunden wurde, sollte die Schraube ein kleines Stück zurück, in Richtung Position 3 gedreht werden um zu verhindern, dass der Motor zu mager läuft.

Leerlaufeinstellung (Schraube 1)

Wenn das Vollgasgemisch eingestellt ist kann das Leerlaufgemisch eingestellt werden.

Geht der Motor im Leerlauf aus, muss die Leerlaufgemischschraube (1) etwas herausgedreht werden (gegen den Uhrzeigersinn), damit der Motor mehr Treibstoff bekommt.

Kommt der Motor beim Gasgeben nur widerwillig auf Drehzahl, muß die Schraube etwas hineingedreht werden. Der Motor bekommt weniger Treibstoff.

Auch diese Einstellungen werden in kleinen Schritten ausgeführt.

Wichtig:

Die beiden Einstellschrauben (1 und 2) beeinflussen sich gegenseitig.

Das heißt, wenn die Vollgasgemischschraube (2) etwas geschlossen wird (magerere Einstellung), kann es sein, dass die Leerlaufgemischschraube (1) etwas herausgedreht werden muß (fettere Einstellung)

Grundsätzlich wird ein etwas zu fett eingestellter Motor aber sicher und verschleißarm laufen und länger halten als ein mager eingestellter Motor der seine Maximale Leistung abgibt, aber einen relativ hohen Verschleiß haben wird.

Wenn die Einstellungen für Vollgas und Leerlauf vorgenommen sind wird abschließend noch die Leerlaufdrehzahl eingestellt.

Dazu wird der Luftspalt im Vergaser mit Schraube 3 eingestellt.

Bei richtig eingestellter Leerlaufdrehzahl greift die Kupplung nicht und das Modell steht bei laufendem Motor.

Wird die Schraube eingedreht drückt sie den Schieber im Vergaser nach hinten, der Luftspalt wird größer und die Drehzahl steigt.

Dreht man die Schraube heraus wird der Spalt enger und die Drehzahl fällt.

Wenn alle Einstellungen korrekt vorgenommen wurden, wird der Motor im Leerlauf bei niedriger Drehzahl sicher laufen und beim Gasgeben schnell die maximale Leistung erreichen.