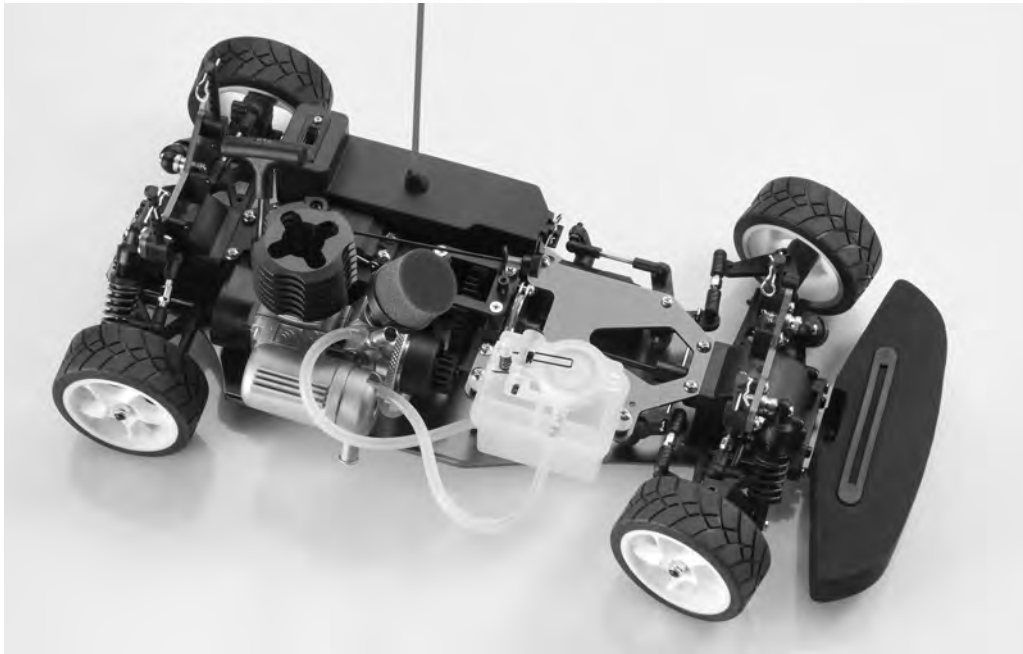




Betriebsanleitung
Operating instructions
Notice d'utilisation



1:10
On-road
Chassis

Technische Daten

Länge:	ca. 380 mm
Breite:	ca. 195 mm
Radstand:	ca. 260 mm
Gewicht:	ca. 2000 g

Specification

Length:	approx. 380 mm
Width:	approx. 195 mm
Wheelbase:	approx. 260 mm
Weight:	approx. 2000 g

Caractéristiques techniques

longueur :	approx. 380 mm
largeur :	approx. 195 mm
empattement :	approx. 260 mm
poids :	approx. 2000 g

Erforderliches Zubehör für den Betrieb	Bestell. Nr.
Fernsteuersender Megatech T-2PHKA oder Fernsteuersender Megatech T-2PL (Lenk- und Gas-/Bremsservo im Lieferumfang der Fernsteueranlagen)	F2223 F2206
NC-Zelle 1,2V RSZ, 12x (8x Sender, 4x Empfänger)	8004
Ladegerät Lader 5r	8308
Senderladekabel	F1415
Ladekabel BEC	F1418
Glühkerze robbe No.4 (VE12)	70390012
Glühkerzenstecker mit Ladegerät	6085

Recommended accessories:	Order No.
Megatech T-2PHKA RC transmitter or Megatech T-2PL RC transmitter (steering and throttle / brake servos supplied with RC set)	F2223 F2206
NC cell, 1.2 V RSZ, 12 x (8 x transmitter, 4 x receiver)	8004
Battery charger, Lader 5r	8308
Transmitter charge lead	F1415
BEC charge lead	F1418
Glowplug, robbe No. 4 (pack of 12)	70390012
Glow clip with charger	6085

Accessoires recommandés	réf.
radiocommande Megatech T-2PHKA ou radiocommande Megatech T-2PL (servo de direction, des gaz et du frein avec les ensembles de radiocommande)	F2223 F2206
éléments Cd-Ni 1,2V RSZ, 12x (8x émetteur, 4x récepteur)	8004
chargeur Lader 5r	8308
cordon de charge de l'émetteur	F1415
cordon de charge BEC	F1418
bougie robbe réf. 4, (12pcs)	70390012
soquet à bougie avec chargeur	6085

Empfohlenes Zubehör und Werkzeug

Sekundenkleber	5063
Präzisionsfett	5532
Schraubensicherungslack „Loctite“	5074
Luftfilteröl	70081000
Tankflasche	7565
Roktan S 10 Kraftstoff	5315
Polycarbonatfarben	nach Wahl
Kleine Spitzzange	---
Kreuzschlitzschraubendreher	---
Inbusschlüssel SW 1,5	---
Kerzenschlüssel	6095

Recommended accessories and tools

Cyano-acrylate glue	5063
Precision grease	5532
“Loctite“ thread lock fluid	5074
Air filter oil	70081000
Tank filler bottle	7565
Roktan S 10 glow fuel	5315
Polycarbonate paints	To choice
Small pointed-nose pliers	---
Cross-point screwdriver	---
Allen key, size 1.5	---
Glowplug spanner	6095

Accessoires recommandés et outillage

colle cyanoacrylate	5063
graisse de précision	5532
vernis de freinage “Loctite“	5074
huile de filtre à air	70081000
flacon de remplissage du réservoir	7565
carburant Roktan S 10	5315
peintures à base polycarbonate	au choix
petite pince pointue	---
tournevis à tête croisée	---
clé mâle pour vis six pans creux, taille 1,5	---
clé à bougie	6095

Ersatz- und Tuningteile

Eine Gesamtübersicht der Ersatzteile, der Motor-Ersatzteile und der Tuningteile finden Sie auf den Seiten 22 bis 31.

Replacement parts, upgrade parts

Pages 22 - 31 show overall views of replacement parts for the model and motor and upgrade parts.

Pièces de rechange et de compétition

Vous trouverez une vue d'ensemble des pièces de rechange, des pièces de rechange destinés au moteur et des pièces de compétition sur les pages 22 à 31.

Bau- und Betriebsanleitung

Hinweise: Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht im Umgang mit den erforderlichen Werkzeugen und Bauteilen des Modells geboten.

Es empfiehlt sich, die Anleitungen aufzuheben, um bei Reparaturen und Ersatzteilbestellungen nachschlagen zu können.

Building and operating instructions

Note: tools and some of the model's components are potentially dangerous; please take great care when handling them to avoid injury.

We recommend that you keep the instructions in a safe place so that you can refer back to them for repairs and when ordering spare parts.

Notice d'assemblage et d'utilisation

À noter : pour éviter de se blesser, il est recommandé de manipuler les outils indispensables et les composants du modèle avec beaucoup de précaution.

Nous recommandons de conserver la notice du modèle afin de pouvoir s'y reporter pour les réparations éventuelles et la commande ultérieure de pièces de rechange.

1:10 On road-Chassis

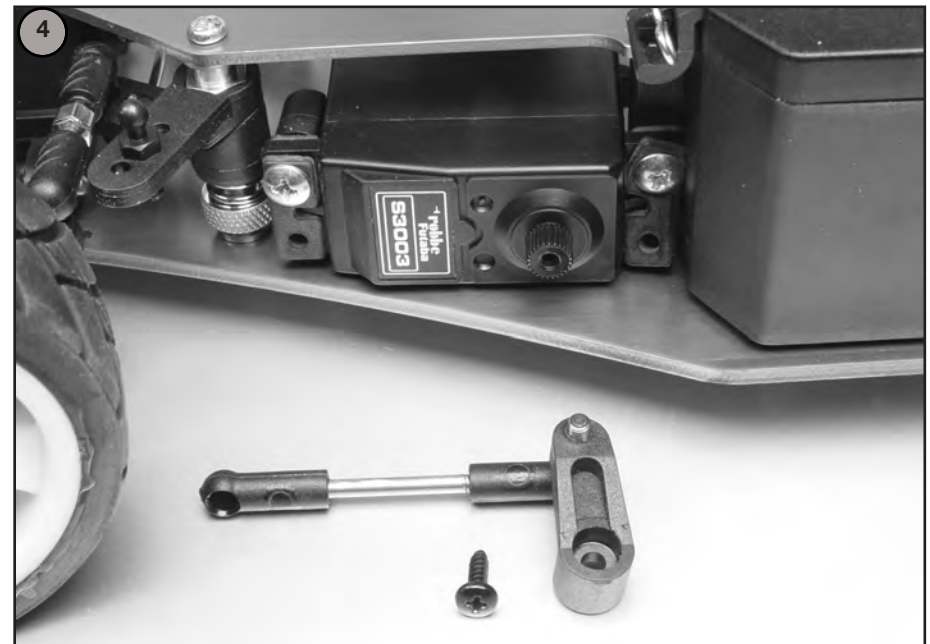
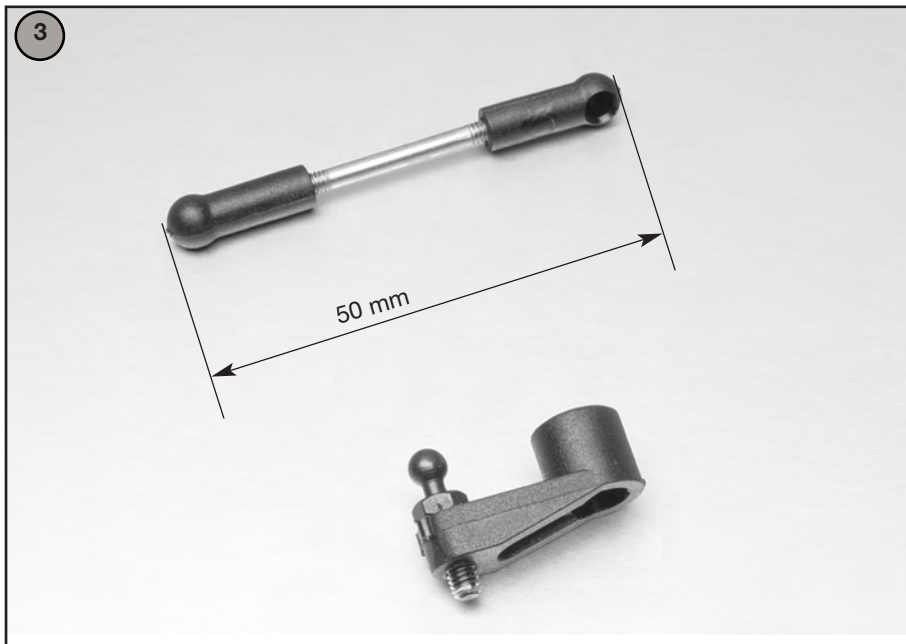
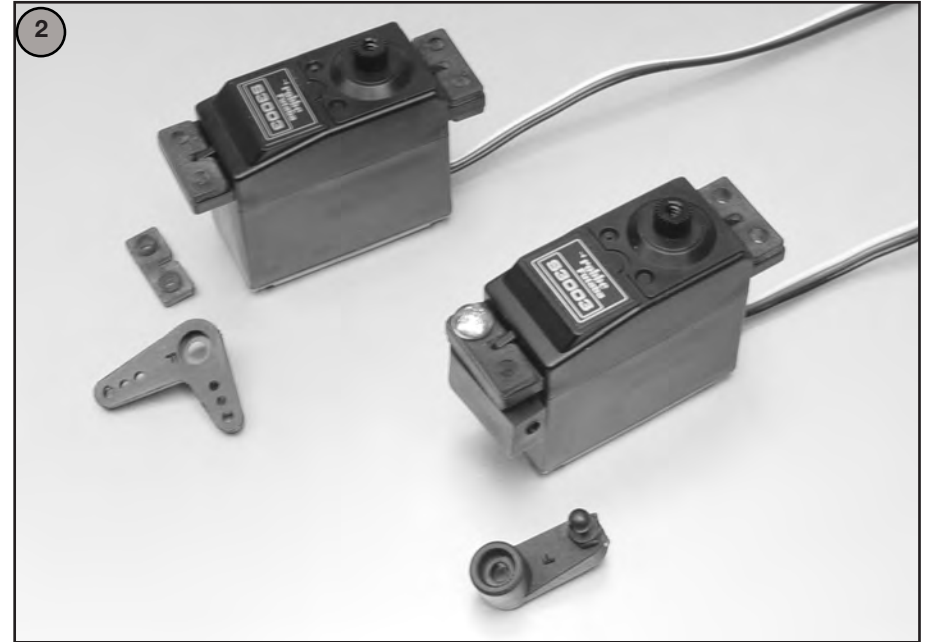
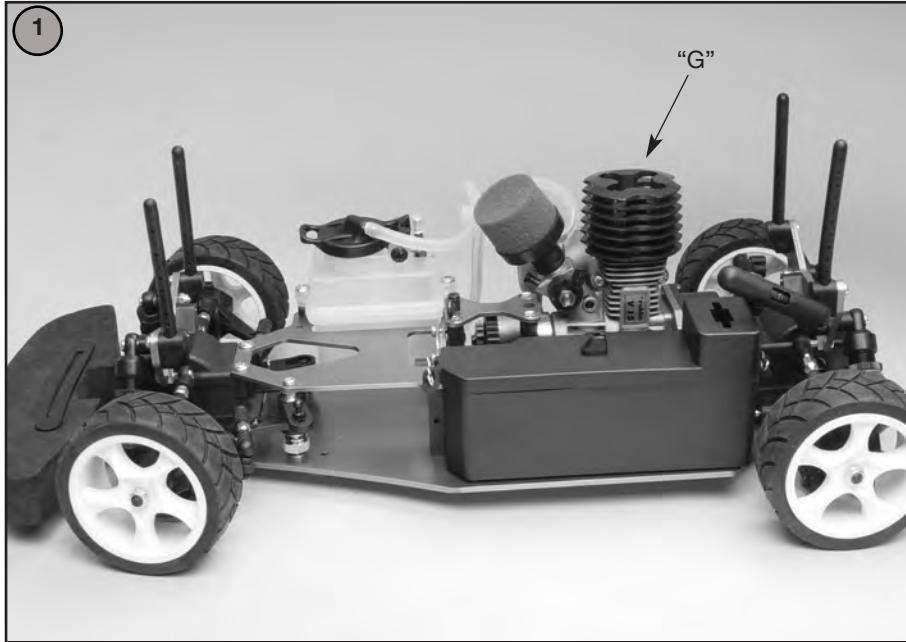


Bild 1, Vorbereiten des Chassis

- Die vorderen und hinteren Karosseriehalter lösen und um 90° nach oben schwenken.
- Kreuzschlitzschrauben wieder festziehen.
- **Hinweis:** Das Modell ist aus Darstellungsgründen auf den folgenden Bildern teilweise ohne Karosseriehalter gezeigt.
- Luftfilter aufsetzen, um ein Eindringen von Schmutz in den Motor zu verhindern.
- Glühkerze "G" mit dem beigefügten Dichtring versehen und in den Zylinderkopf eindrehen.

Bild 2, Vorbereiten der Servos

- Servohebelschrauben lösen, Steuerscheiben bzw. Kreuzhebel abnehmen. **Anschließend beide Servos mit der Fernsteuerung in Neutralstellung bringen.**
- Beide Servos mit Gummitüllen bzw. Unterlagen versehen.
- Den vorderen Servohalter am Lenkservo verschrauben.
- **Hinweis:** Dem Montagekasten liegen Servohebel mit verschiedenen Feinverzahnungen bei. Die Hebel für Futaba Servos sind mit einem "F" gekennzeichnet.
- Den Kugelkopf für die Lenkung in den einarmigen Servohebel eindrehen.

Bild 3, das Lenkgestänge

- Die zwei Kugelgelenke auf die M 3 Gewindestange aufdrehen. Das so gefertigte Lenkgestänge auf eine Länge von ca. 50 mm einstellen.
- Vorbereiteten Servohebel auf das Lenkgestänge aufdrücken.

Bild 4, Einbau des Lenkservos

- Servo einsetzen. Vorderen Servohalter mit der Senkschraube am Chassis montieren. Servo am hinteren Halter mit einer Blechschraube befestigen.

Fig. 1, preparing the chassis

- Loosen the front and rear bodywork holders and swivel them upwards through 90°.
- Re-tighten the cross-point screws.
- **Note:** in the interests of clarity some of the following illustrations show the model without the bodywork holders fitted.
- Fit the air filter to prevent dirt and dust entering the motor.
- Fit the sealing ring on the glowplug "G" and screw it into the cylinder head.

Fig. 2, preparing the servos

- Undo the servo output screws and lift off the output discs or levers. **Set both servos to neutral (centre) from the transmitter.**
- Press the rubber grommets and bushes into the mounting lugs of both servos.
- Screw the front servo mount to the steering servo.
- **Note:** the kit is supplied with servo output arms with different spline patterns. The arms for Futaba servos are marked with a letter "F".
- Screw the ball-end bolt into the single-sided output arm on the steering servo.

Fig. 3, the steering pushrod

- Screw the two ball-links onto the M3 threaded rod to form the steering pushrod. Set the overall length of the pushrod to about 50 mm.
- Press the steering pushrod onto the prepared servo output arm.

Fig. 4, installing the steering servo

- Install the steering servo. Fix the front servo mount to the chassis using the countersunk screw. Attach the servo to the rear mount using a self-tapping screw.

Fig. 1, préparatifs sur le châssis

- Desserrer les supports de carrosserie avant et arrière et les pivoter de 90° vers le haut.
- Resserrer ensuite à fond les vis à tête croisée.
- **À noter :** pour des motifs de clarté de la représentation, sur les illustrations suivantes, le modèle est présenté partiellement sans support de carrosserie.
- Mettre le filtre à air en place afin d'éviter d'introduction d'impuretés dans le moteur.
- Munir la bougie "G" du joint d'étanchéité joint et l'engager dans la tête du cylindre.

Fig. 2, préparatifs sur les servos

- Desserrer les vis de palonnier des servo et retirer le palonnier circulaire ou le palonnier en croix. **Amener ensuite les deux servos en position neutre à l'aide de l'ensemble de radiocommande.**
- Munir les deux servos des passe-fils et des support.
- Visser le support-servo avant au servo de direction.
- **À noter :** dans la boîte de construction se trouvent des palonniers de servo présentant des dentures fines différentes. Les palonniers destinés aux servos Futaba portent le repère "F".
- Engager la biellette de direction dans le palonnier de servo à un bras.

Fig. 3, la tringle de direction

- Visser les deux biellettes sur la tige filetée M 3. Régler la tringle de direction sur une longueur de 50 mm environ.
- Planter le palonnier de servo préparé sur la tringle de direction.

Fig. 4, mise en place du servo de direction

- Mettre le servo en place. Monter le support-servo avant sur le châssis à l'aide des six vis. Fixer le servo au support-servo arrière à l'aide d'une vis autotaraudeuse.

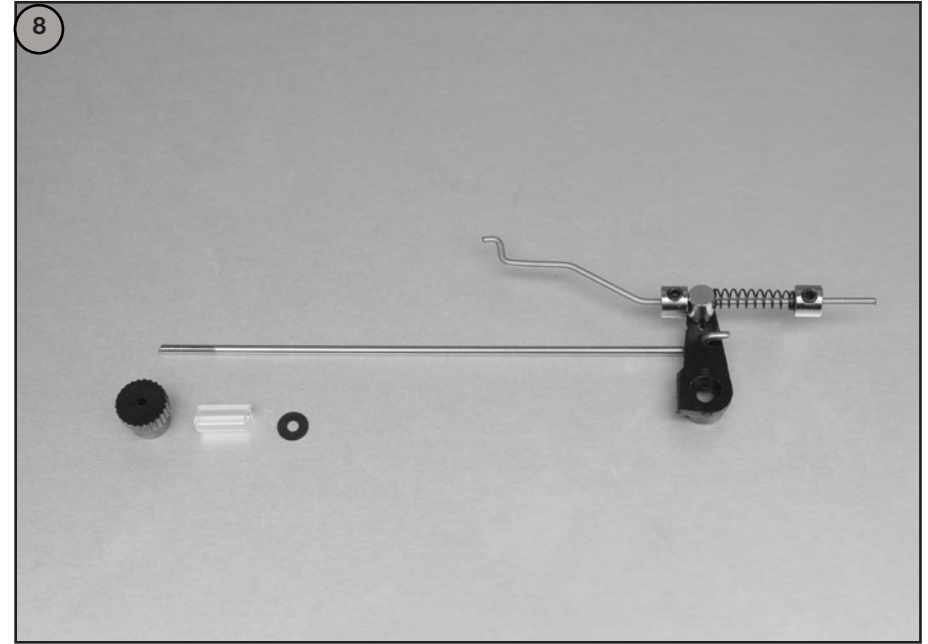
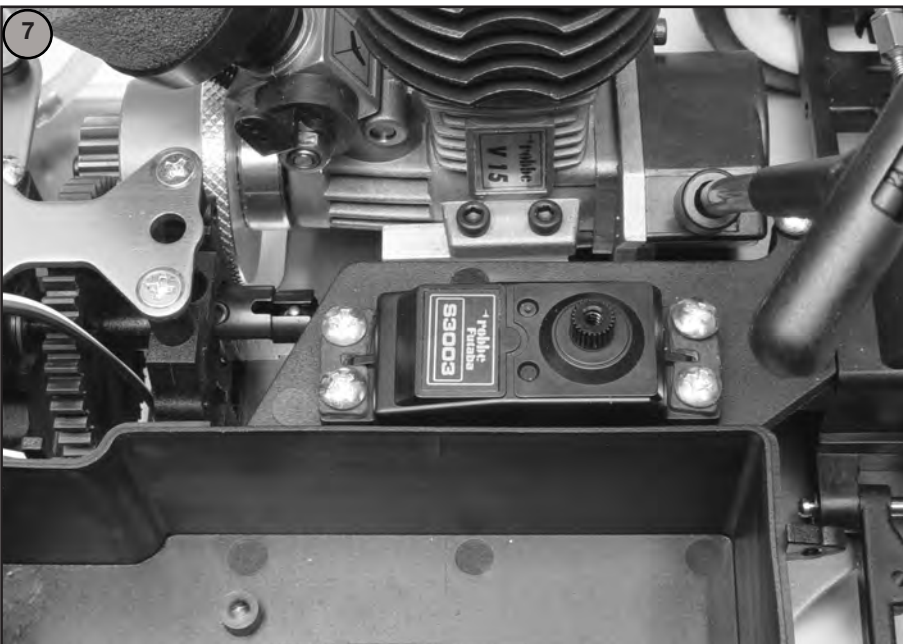
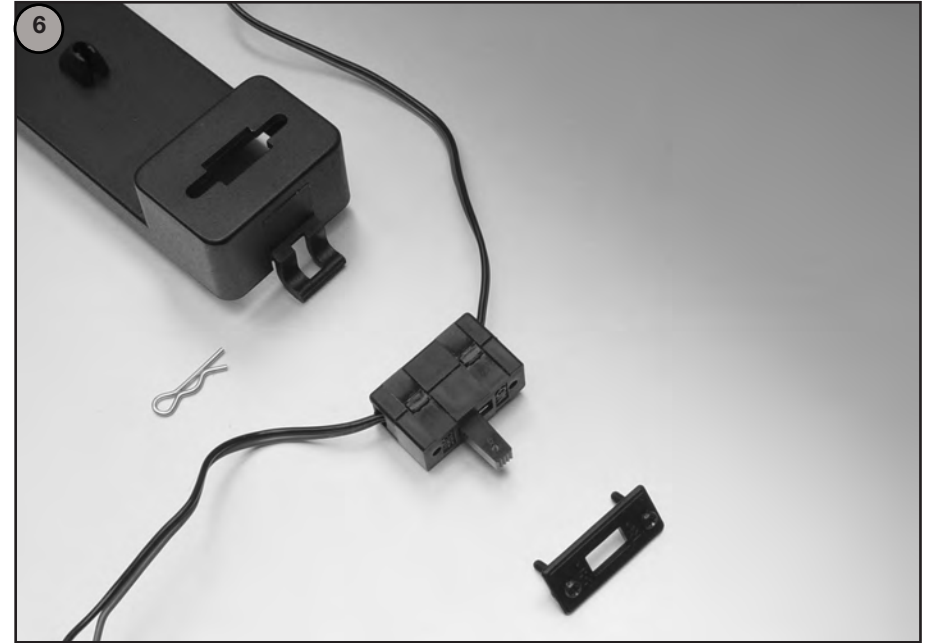


Bild 5, Lenkung

- Zweites Kugelgelenk auf den Kugelkopf des Servo-Savers aufdrücken.
- Hebel auf das Servo stecken und mit der Servohebelschraube sichern.

Fig. 5, steering

- Press the second ball-link onto the ball-end bolt on the servo saver.
- Fit the output arm on the servo and secure it with the servo output screw.

Fig. 5, direction

- Planter une seconde biellette sur le pivot sphérique du servo-sauve.
- Planter le palonnier sur le servo et le fixer avec la vis de palonnier de servo.

Bild 6, der Schalter

- Die Splinte herausziehen, den Deckel der RC-Box abnehmen. Den Schalter im Schlitz des Deckels einbauen.

Fig. 6, the switch

- Withdraw the split pins and lift off the lid of the RC box. Install the switch in the rectangular hole in the cover.

Fig. 6, l'interrupteur

- Extraire la goupille, retirer le couvercle du boîtier de l'ensemble de réception. Monter l'interrupteur dans la fente du couvercle.

Bild 7, Einbau des Gasservos

- Das Gasservo in den Ausschnitt neben der RC-Box einsetzen und mit 4 Blehschrauben befestigen.

Fig. 7, installing the throttle servo

- Place the throttle servo in the opening next to the RC box and secure it with four self-tapping screws.

Fig. 7, mise en place du servo des gaz

- Installer le servo des gaz dans le compartiment à côté du boîtier de l'ensemble de réception et le fixer avec quatre vis autotaraudeuses.

Bild 8, das Gas / Bremsgestänge

- Den kurzen Arm des Gas- / Bremshebels wegschneiden.
- Das Gas- / Bremsgestänge gemäß Bild 8 anfertigen. Die Mutter der Gestängekupplung mit Loctite sichern.

Fig. 8, throttle / brake pushrod

- Cut away the short arm from the throttle / brake lever.
- Assemble the throttle / brake pushrod as shown in Fig. 8. Secure the nut of the pushrod connector with a drop of Loctite (thread-lock fluid).

Fig. 8, la tringle gaz/frein

- Couper le bras court du palonnier gaz/frein.
- Réaliser la tringle gaz/frein selon les indications de la fig. 8. Bloquer l'écrou de l'accouplement de tringle avec du Loctite.

Hinweis: Der Rändel für die Bremse wird erst nach Einbau der Gestänge aufgedreht.

- **Note:** the knurled nut for the brake is not fitted until the pushrod has been installed.

À noter : ne desserrer la molette de frein qu'après la mise en place.

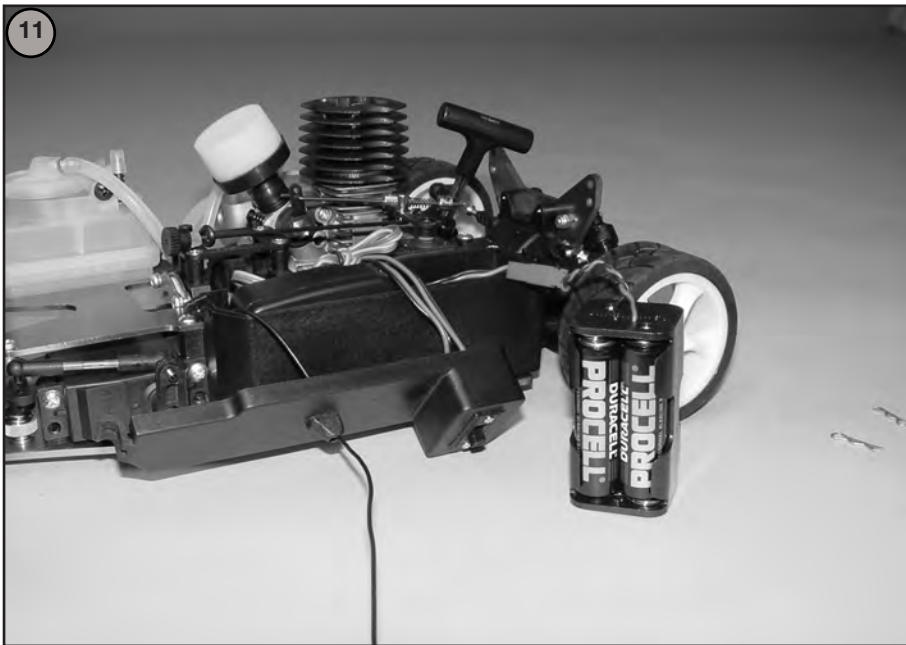
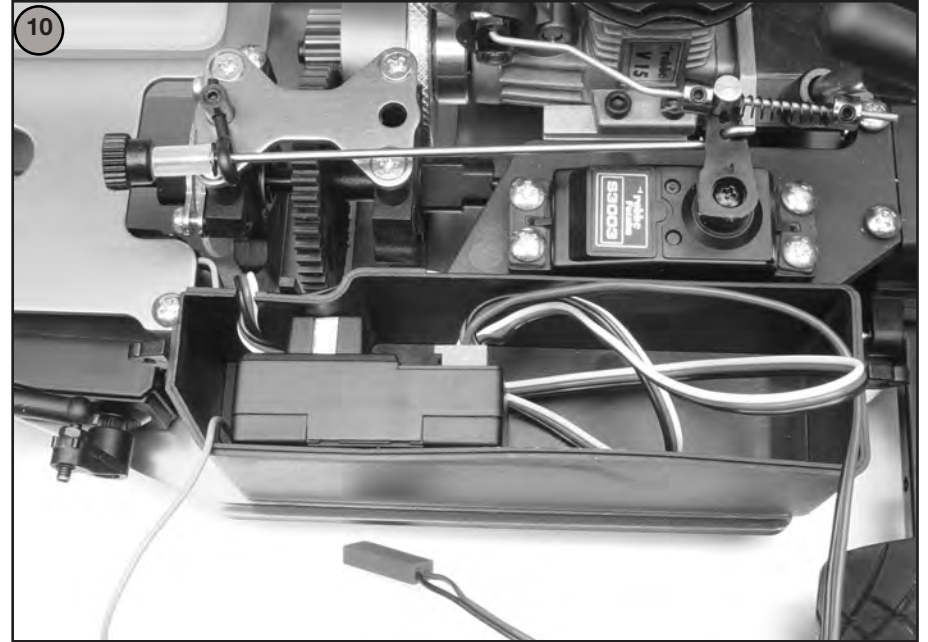
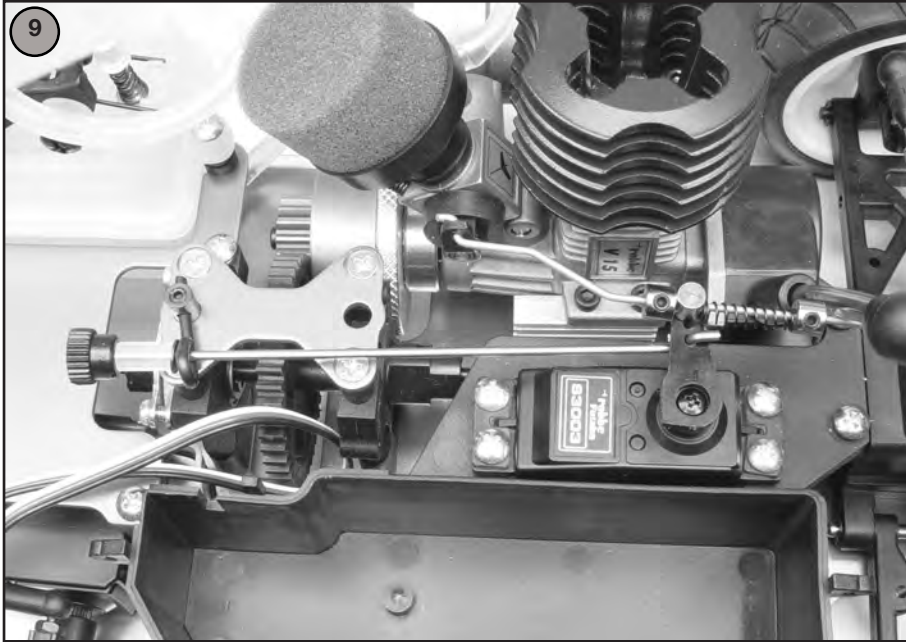


Bild 9, Einbau Gas-/Bremsgestänge

- Z-Kröpfung des Gasgestänges im Drosselhebel des Vergasers einhängen.
- Bremsgestänge durch den Bremshebel fädeln. Unterlegscheibe und Silikonschlauchstück aufschieben, Rändelmutter aufdrehen.
- Servohebel auf das Gasservo aufsetzen und mit der Servohebelschraube sichern.

Bild 10, Empfängereinbau

- Servokabel und Schalter am Empfänger anschließen.
- Die Servokabel durch den Schlitz der RC-Box nach innen führen.
- Empfänger einlegen.

Bild 11, Einlegen der Batterien

- Batterien / Akkus einsetzen, Polung beachten.
- Akkubox am Schalterkabel anschließen.
- Die Litzenantenne des Empfängers durch die Bohrung des Deckels nach außen führen.

Bild 12, Einbau der Akkubox

- Akkubox einsetzen.
- Kabel sauber verlegen, nicht knicken oder einklemmen.
Wichtig: Die Kabel müssen so verlegt werden, daß sie nicht mit Zahnrad oder Bremscheibe in Berührung kommen können.

Fig. 9, installing the throttle / brake pushrod

- Connect the pre-formed end of the throttle pushrod to the throttle arm on the carburettor.
- Slip the brake pushrod through the brake lever, fit the washer and the piece of silicone hose, then screw the knurled nut in place.
- Press the output arm onto the throttle servo and secure it with the servo output screw.

Fig. 10, installing the receiver

- Connect the servo lead and switch to the receiver.
- Run the servo leads into the RC box through the slots provided.
- Install the receiver.

Fig. 11, installing the batteries

- Install the dry or rechargeable cells, taking care to maintain correct polarity.
- Connect the battery box to the switch harness.
- Locate the flexible wire aerial attached to the receiver and thread it out through the hole in the lid.

Fig. 12, installing the battery box

- Install the battery box.
- Deploy the cables neatly; don't kink them or allow them to become snagged.
Important: it is essential to arrange the cables in such a way that there is no chance of them coming into contact with the gears or brake disc.

Fig. 9, mise en place de la tringle gaz/frein

- Accrocher l'extrémité en Z de la tringle des gaz dans le palonnier du carburateur.
- Enfiler la tringle de frein dans le palonnier de frein. Enfiler la rondelle et le morceau de flexible en silicone, desserrer l'écrou moleté.
- Mettre le palonnier de servo en place sur le servo des gaz et le fixer avec la vis du palonnier de servo.

Fig. 10, mise en place du récepteur

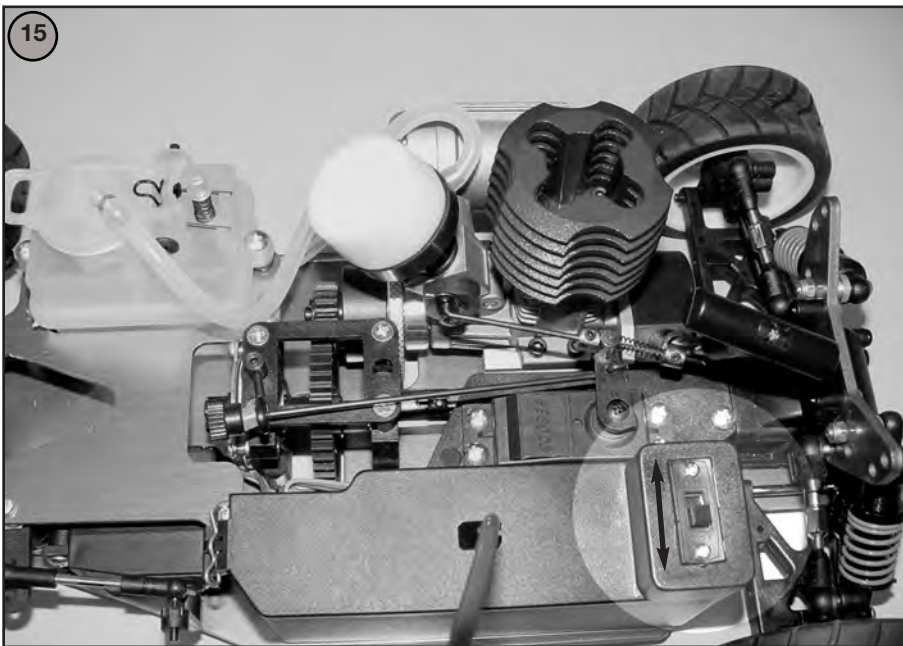
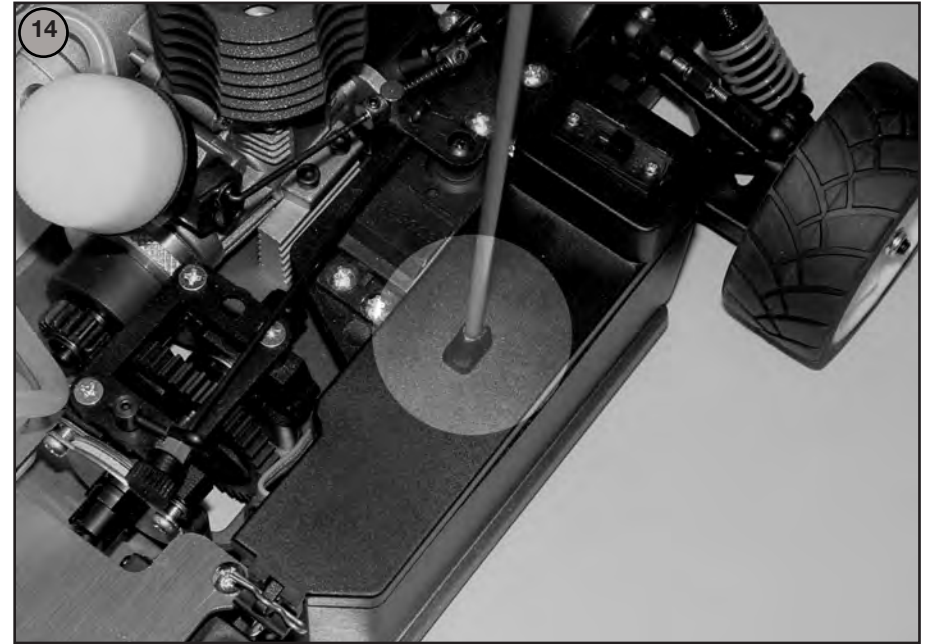
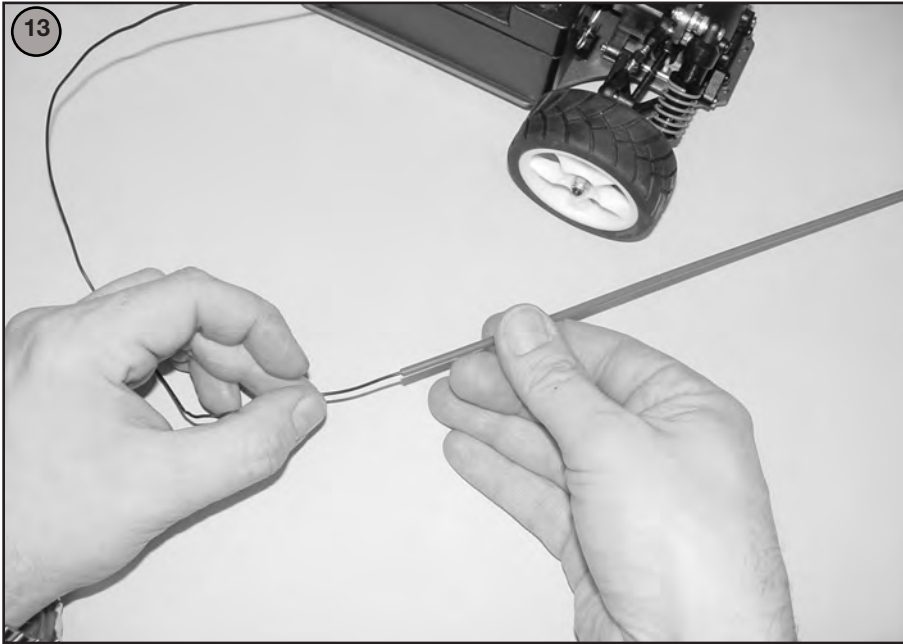
- Raccorder les cordons de servo et l'interrupteur au récepteur.
- Passer les cordons de servo dans la fente du boîtier de l'ensemble de réception.
- Mettre le récepteur en place.

Fig. 11, mise en place des piles

- Mettre les piles/les accus en place en tenant compte des polarités indiquées.
- Raccorder le porte-accu au cordon-interrupteur.
- Amener l'antenne souple du récepteur vers l'extérieur en la passant par l'alésage du boîtier.

Fig. 12, mise en place du porte-accu

- Mettre le boîtier de l'accu en place.
- Disposer proprement le cordon sans le plier ni le coincer.
Important : les cordons doivent être agencés de manière qu'ils ne puissent entrer en contact avec la roue dentée ou le disque de frein.



Bilder 13 und 14

- Die Litzenantenne des Empfängers abwickeln und in das Antennenröhrchen einfädeln.
- Das Antennenröhrchen in den Antennenfuß einsetzen.
- Deckel wieder verschließen.

Figs. 13 and 14

- Unwind the wire aerial attached to the receiver and slip it into the aerial sleeve.
- Push the aerial sleeve into the aerial base.
- Close the cover again.

Figures 13 et 14

- Développer l'antenne souple du récepteur et l'enfiler dans le tube d'antenne.
- Planter le tube d'antenne dans le pied d'antenne.
- Refermer le couvercle.

Bild 15

- Zuerst den Sender einschalten.
- Die Empfangsanlage durch Betätigen des Schalters einschalten.
- Ausschalten in umgekehrter Reihenfolge.

Fig. 15

- Switch the transmitter on first.
- Turn on the receiving system by operating the switch.
- Switch off in the reverse order, i.e. receiver first.

Fig. 15

- Mettre d'abord l'émetteur en marche.
- Mettre l'ensemble de réception en marche en actionnant l'interrupteur.
- En fin de séance de pilotage, procéder dans l'ordre inverse de la mise en marche.

Bild 16, die Lenkung

- Lenkung prüfen: Bei Drehen des Lenkrads nach rechts (links) müssen die Räder nach rechts (links) einschlagen.
- Ist dies nicht der Fall, Servo-Reverse-Schalter des Senders betätigen.

Fig. 16, steering

- Check the steering: when you turn the steering wheel to the right (left) the front wheels must also turn to the right (left).
- If this is not the case, operate the servo reverse switch of the transmitter.

Fig. 16, la direction

- Contrôler la direction: lorsque vous tournez le volant vers la droite (vers la gauche) il faut que les roues se déplacent vers la droite (vers la gauche).
- Si ce n'est pas le cas, actionner le commutateur d'inversion de la course du servo (Reverse) de l'émetteur.

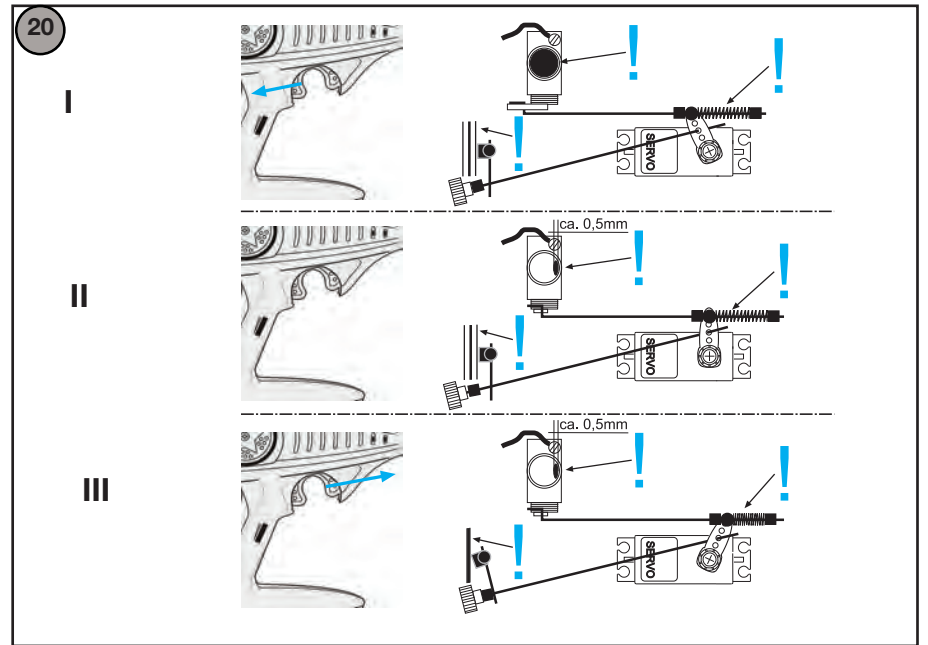
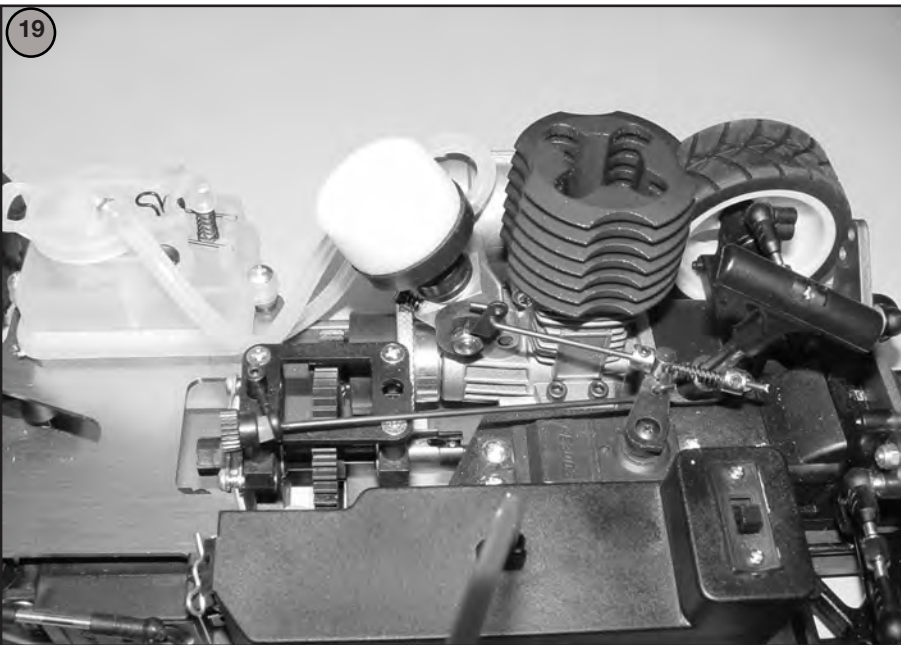
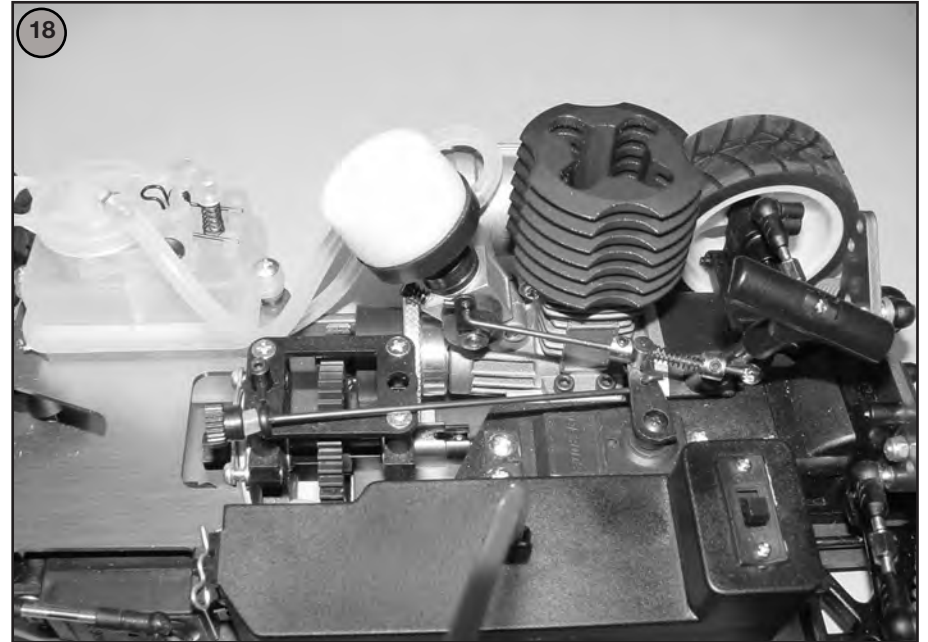
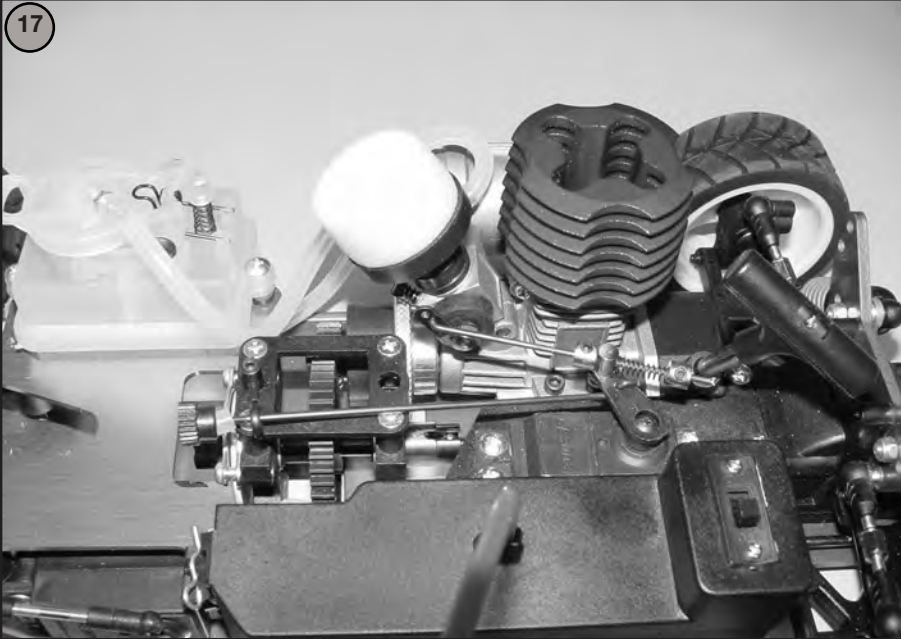


Bild 17, Vergaser und Bremse

- Den Luftfilter abnehmen, um die Stellung des Drosselkükens im Vergaser prüfen zu können.
- Gas - Bremshebel in das Sendergehäuse drücken. ("Vollgasstellung"). Das Drosselkükens im Vergaser muß ganz öffnen und die Bremse darf nicht greifen.
- Wenn das Drosselkükens geschlossen bleibt und die Bremse greift, Servo-Reverse Schalter an der Sender-Rückseite betätigen.

Bild 18

- In Leerlaufstellung (Mittelstellung) ist der Vergaser bis auf einen schmalen Spalt (ca. 0,5 mm) komplett geschlossen und die Bremse greift nicht!
- Stellringe auf dem Gasgestänge, falls erforderlich, entsprechend verschieben.

Bild 19

- Den Hebel ganz nach vorn in Stellung „Bremsen“ fahren. Die Feder auf dem Gasgestänge wird dabei zusammengedrückt. Das Drosselkükens im Vergaser darf nur so weit schließen, daß noch eine schmale Öffnung zu erkennen ist (ca. 0,5 mm). Gleichzeitig muss der Bremshebel und der daran befestigte Bremsexenter die Backen der Bremse so weit betätigen, daß die Bremse voll greift. Die richtige Bremskraft kann erst im Fahrversuch ermittelt werden.

Bild 20
- Die Stellungen von Drosselkükens und Bremse

- Bild I: Vollgas, Bremse gelöst
- Bild II: Leerlauf, Bremse glöst
- Bild III: Leerlauf, Bremse greift

- **Luftfilter wieder aufsetzen und mit dem kleinen Kabelbinder sichern.**

Fig. 17, carburettor and brake

- Remove the air filter so that you can check the position of the throttle barrel in the carburettor.
- Push the throttle / brake lever into the transmitter case („full-throttle position“). The throttle barrel in the carburettor should now open fully, and the brake should not engage.
- If the throttle barrel remains closed and the brake engages, operate the servo reverse switch on the rear face of the transmitter.

Fig. 18

- At the idle position (centre) the carburettor should be completely closed apart from a narrow slit (approx. 0.5 mm), and the brake should not engage.
- If necessary adjust the position of the collets on the throttle pushrod until this is the case.

Fig. 19

- Move the lever fully forward to the „Brake“ position. This action compresses the spring on the throttle pushrod. The throttle barrel in the carburettor should now close to the point where only a narrow slit is visible (approx. 0.5 mm). At the same time the brake lever and the brake eccentric attached to it should move the brake shoes until the brake engages fully. The correct braking force can only be found during trial-runs.

Fig. 20

- Throttle barrel and brake positions
- Fig. I: Full throttle, brake disengaged
- Fig. II: Idle, brake disengaged
- Fig. III: Idle, brake engaged

- **Fit the air filter again and tighten the small cable tie to secure it.**

Fig. 17, Carburateur et frein

- La tringle des gaz et du frein est pré-réglée à l'usine.
- Retirer le filtre à air pour pouvoir contrôler la position du boisseau dans le carburateur.
- Lorsque vous poussez le manche des gaz/frein dans le boîtier de l'émetteur ("position plein gaz"), le boisseau dans le carburateur doit être entièrement ouvert et le frein ne doit pas mordre.
- Si le boisseau reste fermé et que le frein mord, actionner le commutateur d'inversion de la course du servo sur la partie arrière de l'émetteur.

Fig. 18

- En position ralenti (position médiane) le carburateur est pratiquement fermé, il ne subsiste qu'une petite ouverture (approximativement 0,5 mm) et le frein ne mord pas!
- Si nécessaire, décaler les bagues d'arrêt en conséquence sur la tringle des gaz.

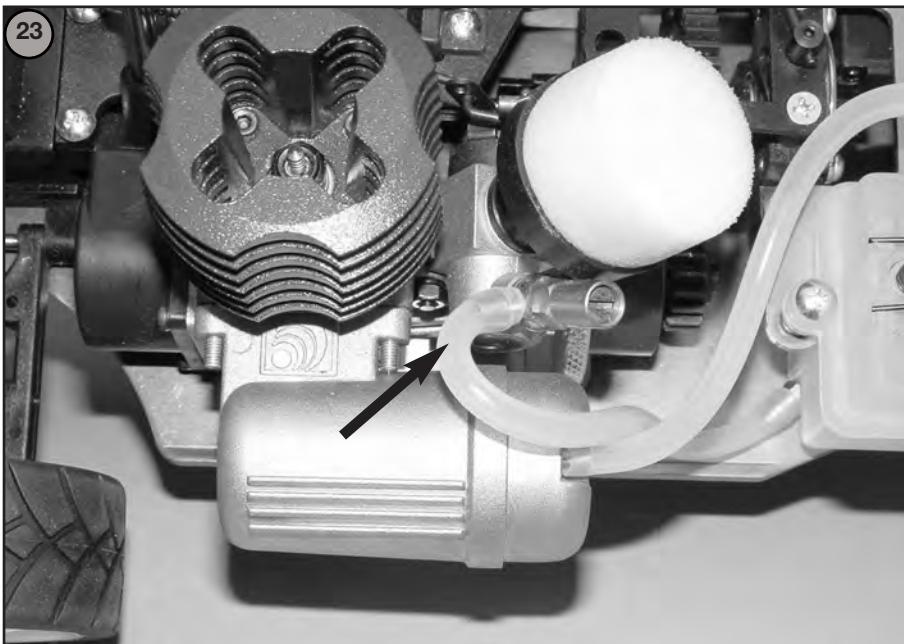
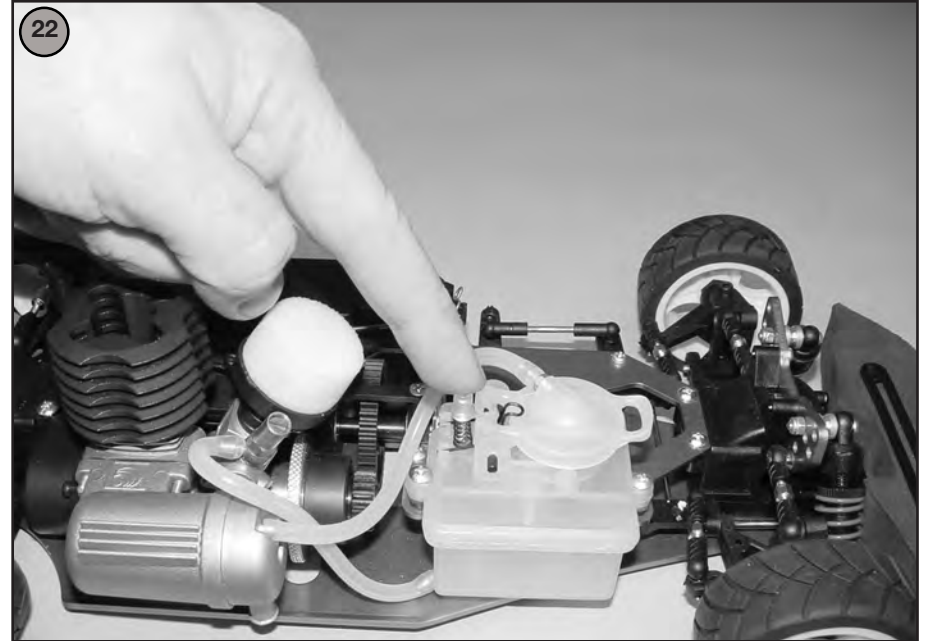
Fig. 19

- Amener le manche complètement vers l'avant en position "freinage". Le ressort sur la tringle est alors complètement comprimé. Le boisseau doit pratiquement être fermé dans le carburateur, il ne doit subsister qu'une petite fente (approximativement 0,5 mm). Simultanément, le palonnier de frein et l'excentrique solidaire doivent actionner les mâchoires du frein de manière que le frein agisse. L'effort de freinage sera déterminé après les premiers essais du modèle.

Fig. 20

- Les positions du boisseau et du frein
- Fig. I: plein gaz, frein desserré
- Fig. II: ralenti, frein desserré
- Fig. III: ralenti, le frein mord

- **Remettre le filtre à air en place et le fixer avec une petite ligature de câble.**



Starten und Einlaufhinweise

- Wir empfehlen, die ersten Fahrversuche ohne Karosserie durchzuführen, bis der Motor eingestellt ist.
- Auf festen Sitz des Luftfilters achten. Staub, der in den Vergaser gelangt, beschädigt den Motor.

Bild 21

- Modell auftanken.

Bilder 22 und 23

- Durch mehrmaliges Drücken auf die Pumpmechanik des Tanks wird Kraftstoff zum Vergaser gefördert. Solange pumpen bis Sie erkennen können, dass der Kraftstoff durch die Schlauchleitung in den Vergaser eintritt - siehe Pfeil.

Bild 24

- Glühkerzenstecker auf die Glühkerze aufsetzen. Den Motor mit dem Seilzugstarter anlassen. Der Gashebel muss sich in Leerlaufstellung befinden. Seilzugstarter immer nur zu etwa 2/3 der Seillänge herausziehen.
- Wenn der Motor nach vier bis fünf Startversuchen nicht anspringt oder sich nur sehr schwer betätigen lässt, führen Sie folgende Schritte durch:
- Möglicherweise befindet sich zuviel Kraftstoff im Brennraum. In diesem Fall die Glühkerze herausschrauben (Steckschlüssel SW8) und durch mehrfaches Starten den überschüssigen Kraftstoff ausblasen.
- Achten Sie darauf, daß Sie sich nicht mit Gesicht oder Händen über der Kerzenöffnung befinden.
- Startvorgang wiederholen.

Starting the motor, notes on running-in

- We recommend that you carry out the first few trial runs without the bodywork fitted; at least until you have established the final settings for the motor.
- Ensure that the air filter is firmly attached. Any dust which gets inside the carburettor will damage the motor.

Fig. 21

- Fill the fuel tank.

Figs. 22 and 23

- Press the pump mechanism on the fuel tank repeatedly to force fuel through to the carburettor. Continue pumping until you see fuel entering the carburettor through the fuel line - see arrow.

Fig. 24

- Push the glow driver onto the glowplug. Check that the throttle lever is at the idle position, then start the motor by pulling the pull-cord starter. Never pull out the starter cord more than about 2/3 of its full length.
- If the motor does not start after four or five attempts, or is very difficult to turn over, carry out the following procedure:
- There may be too much fuel in the combustion chamber. Check this by unscrewing the glowplug completely (8 mm A/F box spanner) and pull the starter cord several times to blow out the excess fuel.
- Keep your face and hands away from the glowplug hole while you are doing this.
- Repeat the starting procedure.

Démarrage et conseils de rodage

- Nous recommandons d'effectuer les premiers essais sans carrosserie jusqu'à ce que le moteur soit parfaitement réglé.
- Contrôler l'assise du filtre à air. Si de la poussière entre dans le carburateur, elle risque de le détériorer.

Fig. 21

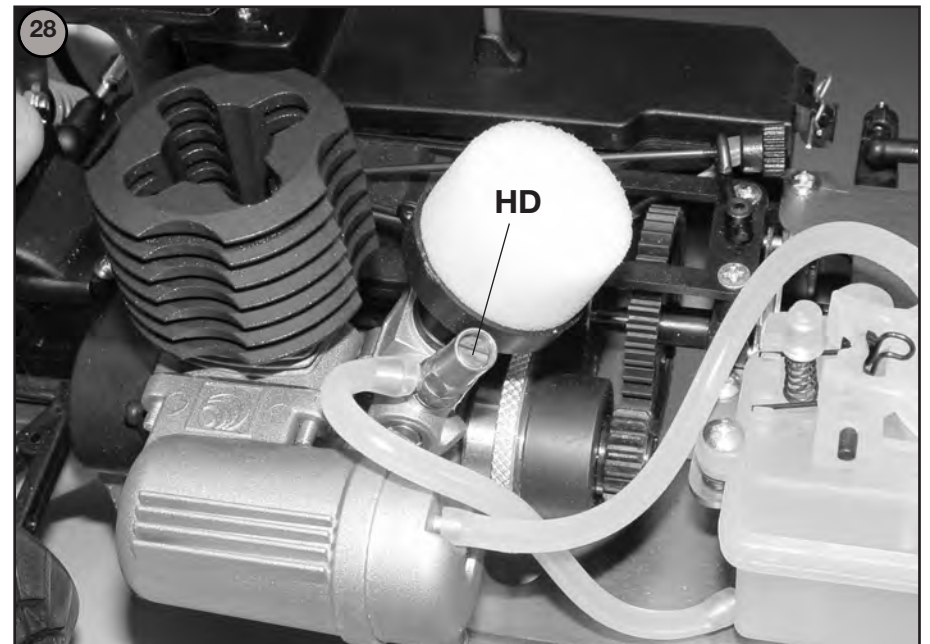
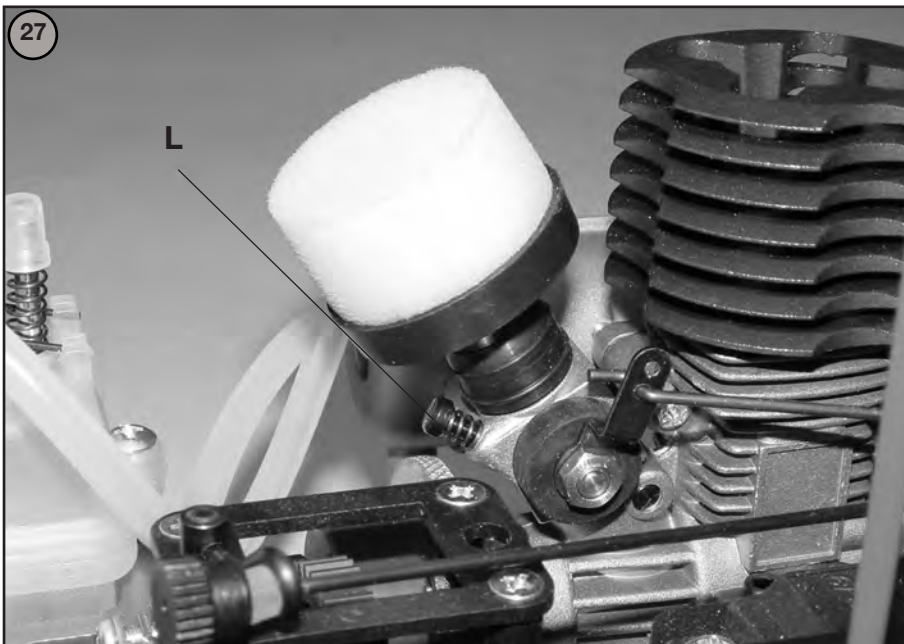
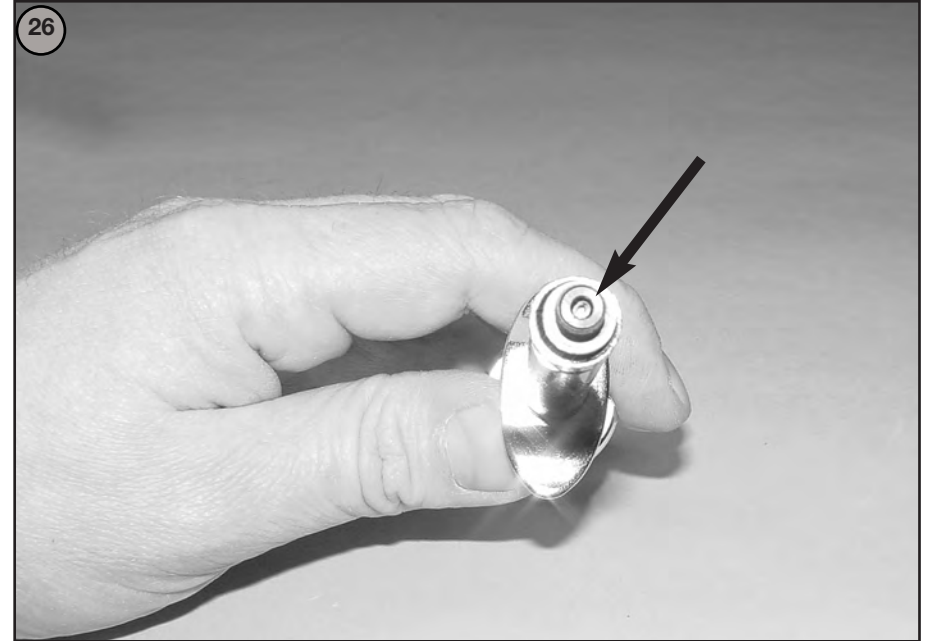
- Faire le plein du réservoir du modèle.

Figures 22 et 23

- En appuyant plusieurs fois sur la mécanique de pompage du réservoir, amener le carburant jusqu'au réservoir. Pomper jusqu'à ce qu'il soit possible de constater le passage du carburant dans le flexible d'alimentation jusqu'au carburateur - Cf. flèche.

Fig. 24

- Installer le soquet à bougie sur la bougie. Démarrer le moteur à l'aide du démarreur à cordelette. Le manche des gaz doit se trouver au ralenti. Ne tirer le démarreur à cordelette chaque fois que des 2/3 de la cordelette environ.
- Si le moteur ne démarre pas après quatre ou cinq essais de démarrage, ou si le moteur est difficile à faire tourner, effectuer les opérations suivantes dans la séquence décrite :
- il est possible qu'il y ait trop de carburant dans la chambre de combustion. Dans ce cas, dévisser la bougie (clé à tube de 8 surplat) et en actionnant plusieurs fois le démarreur, éjecter l'excédent de carburant.
- Veiller à ne pas approcher le visage ou les mains de l'ouverture de la bougie pendant cette manœuvre.
- Reprendre la procédure de démarrage.



Bilder 25 und 26

- Springt der Motor noch nicht an: Glühkerze heraus-schrauben. Stecker auf Glühkerze aufsetzen, die Wendel muss rotglühend werden - siehe Pfeil. Wenn die Kerze nur schwach glüht, Akku laden. Glüht die Kerze nicht, diese ersetzen. Glühkerze einschrauben.
- Startvorgang wiederholen.

Bild 27

- Der Motor muss nun mit geringer Drehzahl im Leerlauf durchlaufen. Wenn der Leerlauf zu hoch ist, die Leerlauf-Anschlagschraube „L“ gegen den Uhrzeigersinn in kleinen Schritten herausdrehen.
- Wenn der Motor stehen bleibt, ist der Leerlauf zu niedrig. In diesem Fall die Leerlauf-Anschlagschraube „L“ im Uhrzeigersinn hineindreihen.

Bild 28

- Der Leerlauf sollte nach dem Einlaufen immer so tief wie möglich einreguliert sein, ohne dass der Motor stehen bleibt.
- Der Motor muss mit einem „fetten Gemisch einlaufen, d.h. bei mäßiger Drehzahl und deutlicher Rauchentwicklung aus dem Schalldämpfer.
- „Fettes“ Gemisch wird durch schrittweises Herausdrehen der Hauptdüsenadel „HD“ erreicht.
- Ein neuer Motor muss erst mit ca. 5 Tankfüllungen einlaufen, bevor er seine volle Leistung abgeben kann. Zwischen den Einlaufperioden den Motor immer gut abkühlen lassen.
- Um den Motor sofort zu belasten, auf einem ebenen Untergrund die ersten Runden drehen.
- Nach dem Einlaufen die Leistung dadurch steigern, dass die Hauptdüsenadel schrittweise im Uhrzeigersinn hineingedreht wird.
- Die Hauptdüsenadel ist richtig eingestellt, wenn der Motor seine höchste Drehzahl erreicht, ohne stehen zu bleiben. Wenn der Motor stoppt und sehr heiß wird (Gemisch zu „mager“), die Hauptdüsenadel ein wenig herausdrehen.
- Zum Abstellen des Motors den Gasknüppel in Leerlaufstellung bringen und den Schalldämpferauslaß kurz verschließen (Lappen).

Figs. 25 and 26

- If the motor still does not start: unscrew the glowplug and push it into the glow driver. The filament should now glow bright red - see arrow. If the plug only glows weakly, recharge the glow driver battery. If the filament does not glow at all, replace the plug. Re-install the glowplug.
- Repeat the starting procedure.

Fig. 27

- The motor should now run steadily at a low (idle) speed. If the idle speed is too high, unscrew the idle stop screw „L“ (anti-clockwise) in very small increments.
- If the motor stops, the idle speed is too low. In this case screw in the idle stop screw „L“ (clockwise) slightly.

Fig. 28

- The idle speed should be set as low as possible without any tendency for the motor to cut (stop), but final adjustment is only possible once the motor is properly run-in.
- The motor must be run-in using a „rich“ mixture, i.e. at moderate speed and with a distinctly smoky exhaust plume from the silencer.
- A „rich“ mixture is achieved by unscrewing the main needle valve „HD“ in small increments.
- The new motor has to be run-in for about five complete tankfuls of fuel before it is capable of producing full power. Allow the motor to cool down thoroughly between runs.
- The motor should be given a light „load“ even when running-in, so place the model on an even surface and drive it around gently.
- Once the motor is run-in you can increase its power by screwing in the main needle valve (clockwise) in small increments.
- The main needle is correctly set when the motor reaches maximum speed without any tendency to cut. If the motor stops and is obviously very hot, the mixture is too „lean“: unscrew the main needle slightly.
- To stop the motor: move the throttle stick to the idle position and hold a rag over the silencer outlet briefly.

Figures 25 et 26

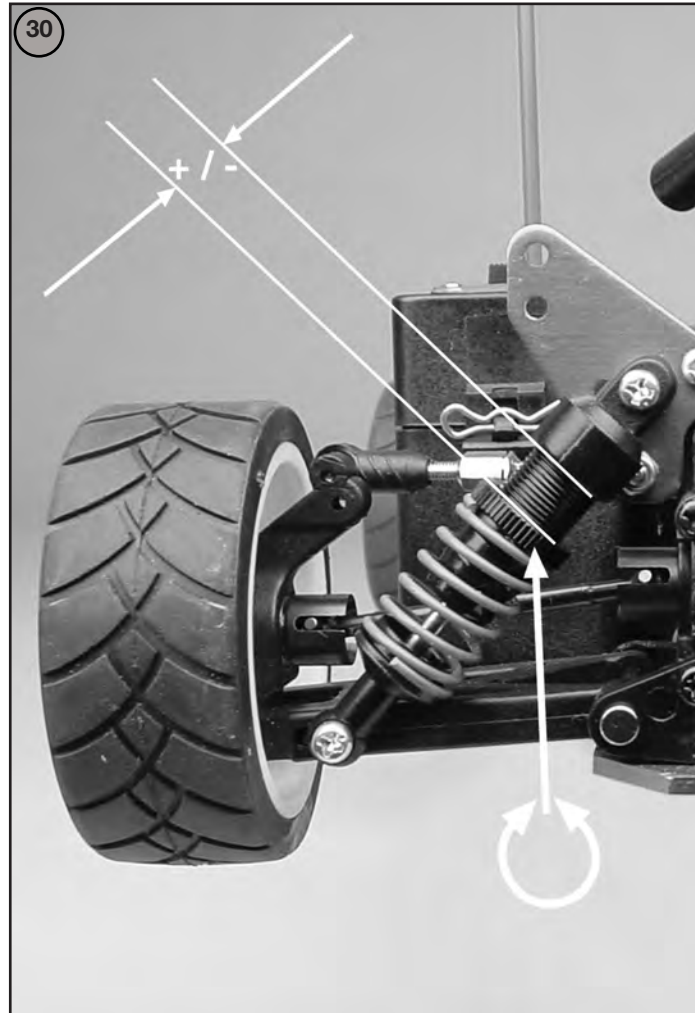
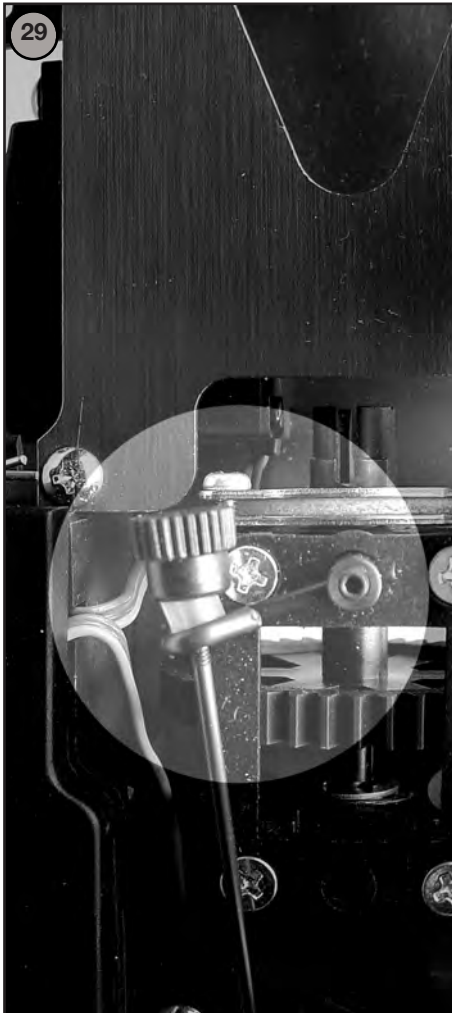
- Si le moteur ne démarre pas : dévisser la bougie. Installer le soquet sur la bougie, le filament de la bougie doit devenir incandescent - Cf. flèche. Si l'incandescence du filament est trop faible, charger l'accu. Si le filament ne rougit pas du tout, remplacer la bougie. Remettre la bougie en place.
- Reprendre la procédure de démarrage.

Fig. 27

- Le moteur doit tourner maintenant sans faillir à faible régime. Si le régime du ralenti est trop élevé, dévisser la vis de butée du ralenti „L“ dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, en procédant par petites étapes.
- Lorsque le moteur cale, le régime du ralenti est insuffisant. Dans ce cas, il faut serrer la vis de butée du ralenti „L“ dans le sens des aiguilles d'une montre.

Fig. 28

- Un fois le moteur rodé, il faut que le régime du ralenti soit toujours réglé le plus bas possible sans toutefois que le moteur cale.
- Le moteur doit tourner au cours du rodage avec un „mélange gras, c'est-à-dire qu'à bas régime, les gaz d'échappement doivent être importants (fumée) au niveau du silencieux.
- Le mélange „gras“ est obtenu en desserrant par étapes, le pointeau du gicleur principal „HD“.
- Roder d'abord un moteur neuf avec approximativement 5 pleins du réservoir, ce n'est qu'après cela que le moteur sera en mesure de fournir toute sa puissance. Entre les différents pleins de rodage, laisser systématiquement refroidir complètement le moteur.
- Pour charger immédiatement le moteur, effectuer les premières rondes avec le modèle sur une piste parfaitement plane.
- Après le rodage, augmenter la puissance du moteur en serrant progressivement le pointeau du gicleur principal dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Le pointeau du gicleur principal est parfaitement réglé lorsque le moteur atteint des régimes élevés sans caler. Lorsque le moteur cale ou devient très chaud (le mélange est trop maigre), desserrer légèrement le pointeau du gicleur principal. Pour couper le moteur, amener le manche des gaz au ralenti et boucher brièvement la sortie du pot d'échappement (avec un chiffon par exemple).



Fahrwerkseinstellungen:

Hinweis: Das Chassis ist werksseitig grundeingestellt. Wenn Sie sich mit den Fahreigenschaften vertraut gemacht haben, können Sie das Modell durch Veränderungen an den Fahrwerkseinstellungen auf Ihre Bedürfnisse abstimmen.

Bild 29, Einstellen der Bremskraft:

- Rechtsdrehen der Rändelmutter – Fahrzeug brems früher und stärker.
- Linksdrehen der Rändelmutter – Fahrzeug brems später und schwächer.

Bilder 30 und 31, Einstellen der Stoßdämpfer:

- Beachten Sie, daß alle folgenden Einstellungen an beiden Seiten einer Achse durchgeführt werden müssen, um den beschriebenen Effekt zu erzielen.
- Durch Links- oder Rechtsdrehen der Rändelmutter am Stoßdämpferzylinder verändern Sie die Bodenfreiheit des Modells, nicht die Federhärte. Die Einstellung der Bodenfreiheit richtet sich nach der Beschaffenheit des befahrenen Untergrundes und sollte immer möglichst gering gehalten werden, ohne daß das Chassis beim Durchfedern den Boden berührt.
- Die Federhärte können Sie durch den Austausch der serienmäßigen Federn gegen die Tuningfedern No.20170084 (Ø 1,3mm) oder No.20170085 (Ø 1,4mm) verändern.
- Am Einfachsten lässt sich die Federscharakteristik durch einen geänderten Befestigungswinkel der Stossdämpfer erreichen. Im Lieferzustand sind die Stossdämpfer des Modells so montiert, das sich die Fahreigenschaften für einen relativ unebenen Untergrund eignen (Asphalt). Man spricht von einem weichen Dämpfungsverhalten.
- Montiert man die Stossdämpfer steiler, wird das Dämpfungsverhalten härter und eignet sich besonders für glatte und ebene Rennpisten.

Chassis adjustments:

Note: the chassis is factory-adjusted to suit normal operating conditions. Once you have become familiar with its running characteristics and handling you may wish to make adjustments to the chassis settings to suit your driving style.

Fig. 29, adjusting braking power:

- Turn the knurled nut to the right: the car brakes earlier and more strongly.
- Turn the knurled nut to the left: the car brakes later and less strongly.

Figs. 30 and 31, adjusting the shock absorbers:

- Note that all the following adjustments must be carried out at both sides (ends) of the same axle in order to achieve the effect described.
- Screwing the knurled nuts on the shock absorber cylinders to left or right alters the model's ground clearance - not the stiffness of the suspension. Ground clearance only needs to be adjusted to suit the surface quality of the track you are using. It should always be set to the lowest possible clearance at which the chassis does not quite touch the ground at maximum suspension travel.
- The stiffness of the suspension can be altered by removing the standard springs and fitting the upgrade springs No. 20170084 (1.3 mm Ø) or No. 20170085 (1.4 mm Ø).
- The simplest means of adjusting the car's suspension characteristics is to alter the mounting angle of the shock absorbers. As supplied, the model's shock absorbers are positioned to provide good handling on a relatively uneven surface (asphalt). This is termed soft damping characteristics.
- If you re-position the shock absorbers at a steeper angle, the damping characteristics become stiffer; this is particularly suitable for smooth, flat race tracks.

Réglage du train de roulement :

À noter : le réglage initial du châssis est effectué à l'usine. Une fois que vous vous êtes familiarisé avec les réactions du modèle sur la piste, il est possible de l'adapter à vos caractéristiques de pilotage pour en tirer le meilleur.

Fig. 29, réglage de l'effort de freinage:

- tourner l'écrou moleté vers la droite – le modèle freine plus tôt et de manière plus intense.
- tourner l'écrou moleté vers la gauche – le modèle freine plus tard et de moins efficacement.

Figures 30 et 31, Régler les amortisseurs:

- Observer que les réglages décrits ci-dessous doivent être réalisés des deux côtés de l'axe pour obtenir l'effet souhaité.
- Le fait de tourner l'écrou moleté sur le vérin de l'amortisseur vers la droite ou vers la gauche permet de modifier la garde au sol du modèle en durcissant l'amortissement. La garde au sol doit être ajustée à la configuration de la chaussée et demeurer toujours la plus petite possible sans toutefois que le châssis ne touche le sol en phase d'amortissement.
- Il est possible de modifier la dureté de l'amortissement en remplaçant les ressorts de série par des ressorts de compétition réf. 20170084 (Ø 1,3mm) ou réf. 20170085 (Ø 1,4mm).
- La manière la plus simple de modifier la caractéristique d'amortissement est de modifier l'angle de fixation des amortisseurs. Dans l'état dans lequel ils sont livrés, les amortisseurs sont réglés pour une chaussée relativement plane (asphaltée). On parle alors d'un amortissement souple.
- Si on réduit l'angle d'attaque des amortisseurs, leur amortissement devient plus dur ce qui l'approprie aux pistes lisses et planes, comme les pistes de compétition.

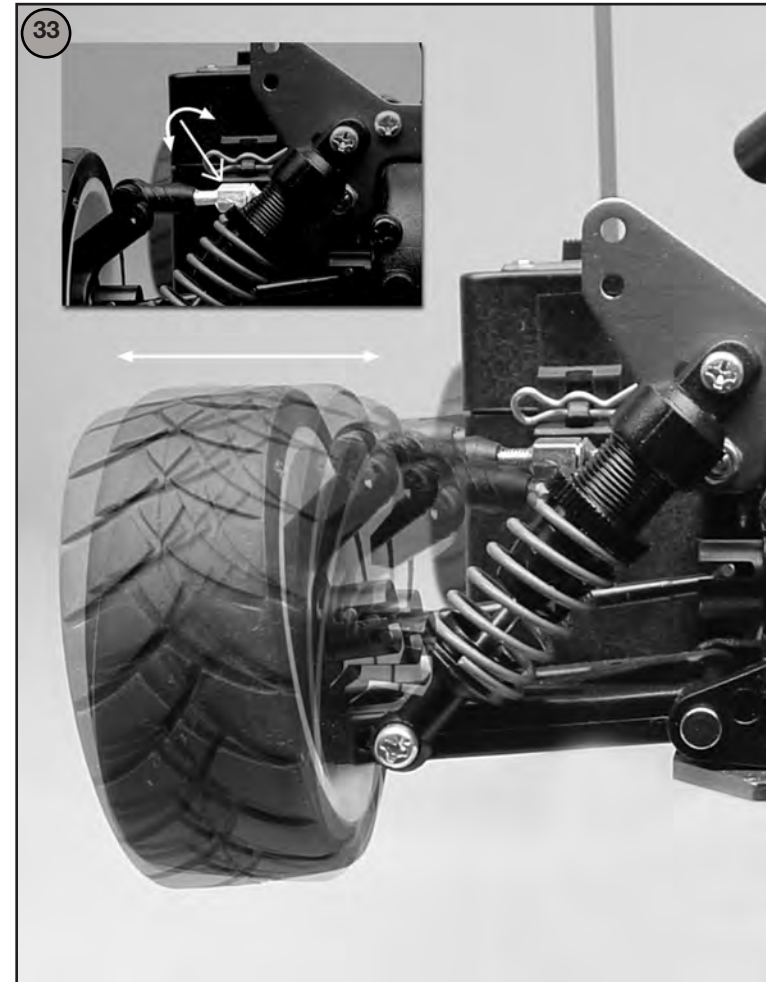
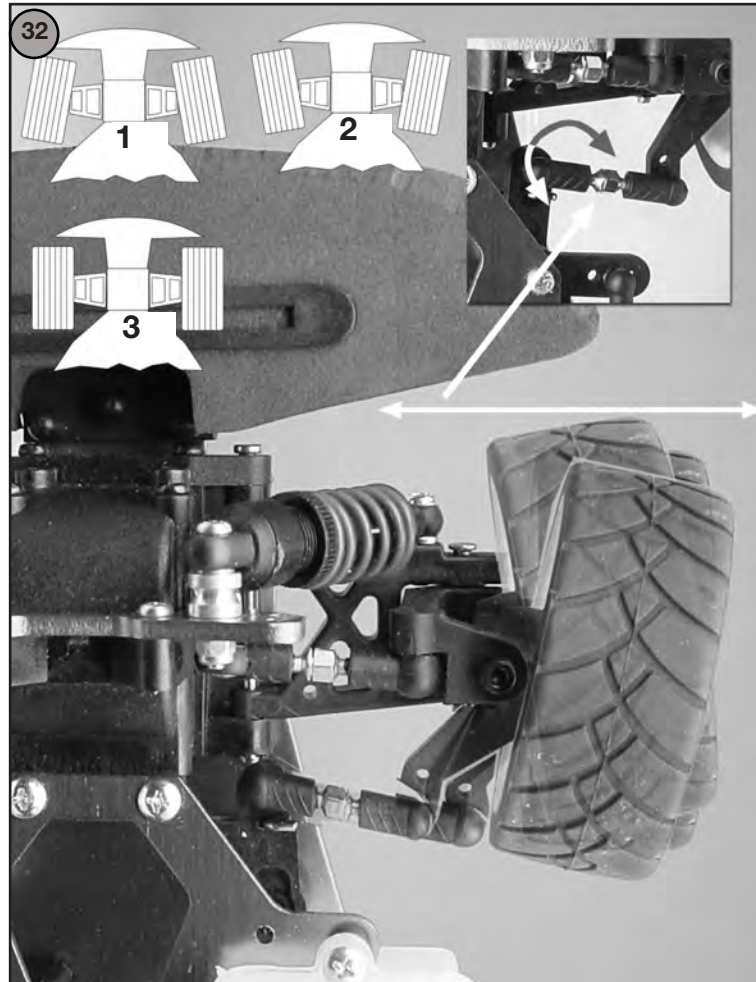


Bild 32, Einstellung der Vorspur:

- Die Einstellung der Spur an der Vorderachse wirkt sich auf den Geradeauslauf des Modells und die Empfindlichkeit der Lenkung aus. Bei positiver Vorspur (schematische Darstellung 1) hat das Fahrzeug einen besonders ruhigen Geradeauslauf und reagiert verhalten auf Lenkbewegungen. Bei negativer Vorspur (schematische Darstellung 2) wird der Geradeauslauf schlechter, das Modell reagiert empfindlicher auf Lenkbefehle. Im Lieferumfang ist das Modell für einen guten Geradeauslauf und normales Lenkverhalten mit fast neutraler Vorspur (schematische Darstellung 3) eingestellt. Veränderungen sollten hier zurückhaltend vorgenommen werden.

Bild 33, Einstellung des Radsturzes:

- Normalerweise wird der Sturz der Räder an einer Achse so eingestellt, daß die Reifen mit voller Fläche aufliegen (wie im Lieferzustand des Modells). Durch eine Verkürzung der oberen, einstellbaren Querlenker erreicht man einen negativen Sturz an der Achse. Dies führt zu einer höheren Traktion bei Kurvenfahrten, da sich das Fahrzeug „in die Kurve stemmt“, hat aber den Nachteil, dass sich die Reifen ungleichmäßig abfahren und aufgrund der geringeren Auflagefläche früher verschleissen. Positiver Sturz führt zu einer geringeren Traktion an der Achse. Bei einem On-Road-Modell ist somit ein neutraler oder geringfügig negativer Sturz empfehlenswert.
- Grundsätzlich gilt, dass Veränderungen am Fahrwerk nur schrittweise durchgeführt werden sollten und anschließend ausgiebig auf der Piste getestet werden. Nicht nur durch Motorleistung, sondern auch durch ein optimal abgestimmtes Fahrwerk lassen sich gute Rundenzeiten erzielen.
 Viel Spaß beim Testfahren!

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Technische Änderungen vorbehalten

Fig. 32, adjusting toe-in:

- The toe-in setting of the front axle affects the model's straight running characteristics and its steering response. With positive toe-in (drawing 1) the car has very smooth, steady straight-running characteristics, and responds relatively „softly“ to steering commands. If you set negative toe-in (drawing 2), the car becomes less directionally stable and responds more directly to steering commands. As supplied the model is set up with almost neutral toe-in (drawing 3) which provides good straight running characteristics and normal steering response. Any changes to this setting should be made in small increments.

Fig. 33, adjusting wheel camber:

- The camber of the wheels on an axle is normally set so that the full width of the tyres makes contact with the ground (model as supplied). Shortening the upper adjustable transverse arm applies negative camber to the axle. This results in higher traction through turns, as the car „leans into the bend“, but the drawback is that the tyres wear faster and more unevenly since the contact area is smaller. Positive camber results in reduced traction on the axle. We therefore recommend neutral or slightly negative camber for on-road models.
- The basic rule is that any adjustments to the chassis should always be carried out gradually, in small increments, and that the result of each change should be tested thoroughly on the track. A carefully adjusted chassis is just as important as a powerful motor if you are looking for fast lap times.
 Have fun testing!

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

We reserve the right to alter technical specifications

Fig. 32, Réglage du pincement des roues avant:

- Le réglage du pincement sur l'essieu avant a un effet sur la trajectoire rectiligne du modèle et sur la sensibilité de sa direction. Avec un pincement positif (représentation schématique 1) l'auto offre une trajectoire rectiligne saine et réagit avec une certaine retenue aux mouvements de la direction. Avec un pincement négatif à l'avant (représentation schématique 2) la tenue de trajectoire rectiligne est moins bonne et le modèle réagit très sensiblement aux instructions de direction. Le modèle est livré avec une bonne tenue de trajectoire et un comportement normal aux instructions de direction avec un pincement avant pratiquement neutre (représentation schématique 3). Effectuer les réglages de manière à rester dans des limites convenables.

Fig. 33, Réglage du carrossage :

- Normalement, le carrossage est réglé de telle manière que les pneumatiques s'appuient de toute leur surface sur le sol (c'est ainsi que le modèle est livré). Lorsqu'on raccourcit le bras d'oscillation transversal du haut qui est réglable, on obtient un carrossage négatif de l'axe concerné. Ce réglage apporte une meilleure traction dans les virages, étant donné que le modèle "se penche dans les virage", mais il présente l'inconvénient d'une usure irrégulière des pneumatiques étant donné que leur surface d'appui au sol est moindre. Un carrossage positif réduit la traction sur l'essieu. Sur un modèle de piste, il est donc recommandé de conserver un carrossage neutre ou légèrement négatif.
- En principe, n'effectuer les réglages sur le train de roulement qu'en procédant par petites étapes contrôlées systématiquement par de nombreux tours de piste. Ce n'est pas que la puissance du moteur qui permet d'obtenir de bons chronos au tour mais également un parfait réglage du train de roulement. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir pour vos premières rondes!

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Sous réserve de modification technique

NO.	BEZEICHNUNG	DESCRIPTION	DÉSIGNATION
20170001	ACHSSCHENKELHALTER VORNE LI + RE	STEERING HUB CARRIER L+R	PORTE FUSEE D'ESSIEU AVANT GAUCHE+DROIT
20170002	ACHSSCHENKEL 2 ST.	STEERING BLOCKS (2)	FUSÉE D'ESSIEU 2 PIÈCES
20170003	RADACHSEN 4 ST.	WHEEL AXLE (4)	AXES DE ROUE 4 PIECES
20170004	FELGENMITNEHMER 4 ST.	WHEEL HUB (4)	ENTRAINEUR DE JANTE 4 PIECES
20170005	KUGELKOPF 4MM 4 ST.	4MM BALL JOINT (4)	PIVOT SPHERIQUE 4MM 4 PIECES
20170006	ACHSCHENKELLAGERUNG 4 ST.	FLANGE PIPE (4)	PALIER DE FUSEE D'ESSIEU 4 PIECES
20170007	QUERLENKERSTIFT VORN 25MM 2 ST.	FRONT SUS. ARM PIN 25MM (2)	GOUPILLE DE BRAS OSCILLANT TRANSV. AV. 25MM 2 PIÈCES
20170008	STIFT 2X10 5 ST.	2x10 PIN (5)	GOUPILLE 2X10 5 PIECES
20170009	KUGELKOPF 6MM 6 ST.	6MM BALL JOINT (6)	PIVOT SPHERIQUE 6MM 6 PIECES
20170010	BREMSHEBEL	BRAKE LAYER	PALONNIER DE FREIN
20170011	BREMSBACKEN 2 ST.	BRAKE PAD (2)	MACHOIRE DE FREIN 2 PIECES
20170012	ACHSSCHENKEL HINTEN 2 ST.	REAR HUB CARRIER (2)	FUSEE D'ESSIEU ARRIERE 2 PIECES
20170013	QUERLENKERSTIFT hinten 24MM 2 ST.	Rear SUS. ARM PIN 24MM (BLACK) (2)	GOUPILLE DE BRAS OSCIL. TRANSV. ARR. 24MM 2 PIÈCES
20170014	LENKHEBELSCHAFT 4MM	4MM PILOT SHAFT	COLONNE DE PALONNIER DE DIRECTION 4MM
20170015	KLEINTEILESET ANLENKUNG	THROTTLE LINKAGE SET	KIT DE PETITS ELEMENTS ASSERVISSEMENT
20170016	ANTENNENROEHRCHEN	ANTENNA PIPE	TUBE D'ANTENNE
20170017	KAROSSERIEHALTER 4 ST.	BODY MOUNTS (4)	PORTE-CARROSSERIE 4 PIECES
20170018	MOTOR SCHRAUBE, INNENSECHSKANT M3X8 4 ST	M3x8 FLAT HEAD SCREWS (MOTOR) (4)	VIS, SIX PANS CREUX M3X8 (MOTEUR) 4 PIECES
20170019	MOTORMONTAGEKLOETZE 2 ST.	ENGINE MOUNTS	CALES DE MONTAGE DU MOTEUR 2 PIECES
20170020	SCHALLDAEMPFERDICHTUNG	EXHAUST GASKET	JOINT DU SILENCIEUX
20170021	ZWEIBACKENKUPPLUNG MIT FEDER	2 SHOES CLUTCH W/SPRING	EMBAYAGE A DEUX MASSELOTES AVEC RESSORT
20170022	SCHWUNGRAD	FLY WHEEL	VOLANT D'ENTRAINEMENT
20170023	KURBELWELLENADAPTER 7504	5MM PILOT SHAFT	ADAPTATEUR DE VILEBREQUIN
20170025	TREIBSTOFFSCHLAUCH	FUEL TUBE 50CM	FLEXIBLE DE CARBURANT
20170026	LUFTFILTER	AIR FILTER	FILTRE A AIR
20170027	HAUPTZAHNRAD 44 Z	44T SPUR GEAR	ROUE DENTEE PRINCIPALE 44 DENTS
20170028	KAROSSERIESPLINTE 8 ST.	BODY PINS (8)	GOUPILLES DE CARROSSERIE 8 PIECES
20170029	QUERLENKER VORNE OBEN 2 ST.	TURNBUCKLE FRONT UPPER ARM (2)	BRAS OSCILLANT TRANS. AVANT EN HAUT 2 PIECES
20170030	ANTRIEBSWELLEN 4 ST.	DRIVE SHAFTS (4)	ARBRES D'ENTRAINEMENT 4 PIECES
20170031	QUERLENKER HINTEN OBEN 2 ST.	TURNBUCKLE REAR UPPER ARM (2)	BRAS OSCILLANT TRANSV. ARRIERE EN HAUT 2 PIECES
20170032	SERVOSAVER SET 1	SERVO SAVER SUPPORT SET	SAUVE-SERVO KIT 1
20170033	SPURSTANGEN 2 ST.	TURNBUCKLE TIE RODS (2)	BARRES D'ACCOUPEMENT 2 PIECES
20170034	SERVOSAVER SET 2	SERVO SAVER SET	SAUVE-SERVO KIT 2
20170035	LENKGESTAENGE SET	TIE ROD SET	TRINGLE DE DIRECTION KIT
20170036	5-SPEICHENFELGE 4 ST.	5 SPOKES WHEEL RIM X4	5-JANTES A RAYONS 4 PIECES
20170037	TREIBSTOFFTANK 75CM3	75CC FUEL TANK W/PUMP	RESERVOIR DE CARBURANT 75CM3
20170038	DIFFERENTIALGEHAEUSE	DIFF. CASE (1)	CARTER DE DIFFERENTIEL
20170039	GLEITLAGER 8X10X4 2 ST.	8x10x4 BUSHINGS (2)	PALIER LISSE 8X10X4 2 PIECES
20170040	ANTRIEBSWELLENMITNEHMER 2 ST.	DIFF. AXLE (2)	ENTRAINEUR D'ARBRE D'ENTRAINEMENT 2 PIECES
20170041	UNTERLEGSSSCHEIBE 5X11	5x11 WASHER (1)	RONDELLES 5X11
20170042	STIFT 1,5X10 2 ST.	1.5x10 PIN (2)	GOUPILLE 1,5X10 2 PIECES
20170043	DIFF-KEGELRAD 13 Z. 2 ST.	DIFF. BEVEL GEAR 13T (2)	PIGNON DE DIFFERENTIEL 13 DENTS. 2 PIECES
20170044	DIFF-KEGELRAD 10 Z. 2 ST.	DIFF. BEVEL GEAR 10T (2)	PIGNON DE DIFFERENTIEL 10 DENTS. 2 PIÈCES

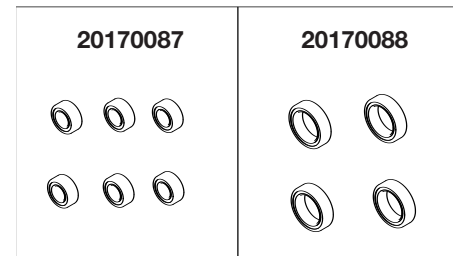
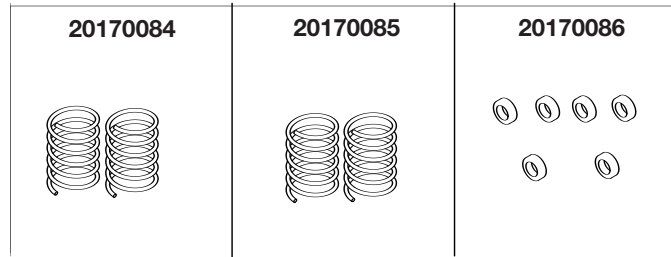
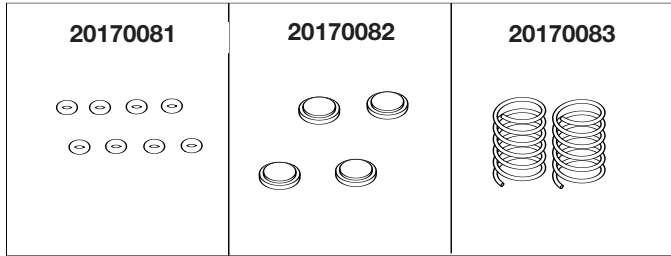
NO.	BEZEICHNUNG	DESCRIPTION	DESIGNATION
20170044	STIFT 3X23	3x23 PIN (1)	GOUPILLE 3X23
20170045	DIFF-ZAHNKRANZ 37 Z.	DIFF. FINAL GEAR 37T (1)	COURONNE DE DIFFERENTIEL 37 DENTS.
20170046	GETRIEBEGEHAUSE	GEAR BOX SET (1)	CARTER DU MECANISME
20170047	QUERLENKERHALTER UNTEN 2 ST.	LOWER SUS. HOLDER (2)	SUPPORT DE BRAS OSCILLANT DU BAS 2 PIECES
20170048	DISTANZSCHEIBE 3X8X5 2 ST.	3x8x5 SPACER (2)	RONDELLE ENTRETOISE 3X8X5 2 PIECES
20170049	QUERLENKER HINTEN UNTEN 2 ST.	REAR LOWER SUS. ARM (2)	BRAS OSCILLANT TRANSV. ARRIERE DU BAS 2 PIECES
20170050	QUERLENKER VORNE UNTEN 2 ST.	FRONT LOWER SUS. ARM (2)	BRAS OSCILLANT TRANSV. AVANT DU BAS 2 PIECES
20170051	DIFF-ABTRIEBSRITZEL 13 Z.	DIFF. FINAL GEAR 11T (1)	PIGNON D'ENTRAINEMENT DU DIFFERENTIEL 13 DENTS.
20170052	DIFF-ZENTRALWELLENMITNEHMER	GEAR SHAFT 5x31 MM (1)	ENTRAINEUR DE L'ARBRE CENTRAL DU DIFFERENTIEL
20170053	QUERLENKERSTIFT 55MM 2 ST.	SUS. ARM PIN 55MM SILVER (2)	GOUPILLE DE BRAS OSCILLANT TRANSV. 55MM 2 PIECES
20170054	ZENTRALWELLE 64MM	DRIVE SHAFT 6x64 MM (1)	ARBRE CENTRAL 64MM
20170055	BREMSTRAEGER	CENTER GEAR SUPPORT SET	SUPPORT DE FREIN
20170056	STOSSDAEMPFERHALTER VORNE	FRONT SHOCK TOWER	PORTE-AMORTISSEUR AVANT
20170057	STOSSDAEMPFERHALTER HINTEN	REAR SHOCK TOWER	PORTE-AMORTISSEUR ARRIERE
20170058	BREMSEXENTER	BRAKE CAM	EXCENTRIQUE DE FREIN
20170059	BREMSSCHEIBE	BRAKE DISK	DISQUE DE FREIN
20170060	FRONTRAMMER	FRONT BUMPER	BOUCLIER AVANT
20170061	SCHAUMSTOFFAUFSATZ FRONTR.	SPONGE BUMPER	GARNITURE EN MOUSSE PLASTIQUE DU BOUCLIER AVANT
20170062	ZENTRALWELLENMITNEHMER 2 ST.	CUP JOINT 12x21 (2)	ENTRAINEUR DE L'ARBRE CENTRAL 2 PIECES
20170063	UNTERLEGSSCHEIBE 5X12 2 ST.	5x12 WASHERS (2)	RONDELLES-ENTRETOISES 5X12 2 PIECES
20170064	RX-BOX SET	BATT. & RECEIVER BOX SET	BAC DE RECEPTION KIT
20170065	ZENTRALPLATTE	CENTER PLATE	PLAQUE CENTRALE
20170066	LENKSTANGE	STEERING JOINT	TRINGLE DE DIRECTION
20170067	OBERE PLATTE	UPPER DECK	PLAQUE DU HAUT
20170068	CHASSISPLATTE	MAIN CHASSIS	PLAQUE DU CHASSIS
20170069	SCHRAUBENSET	SCREWS BAG	KIT DE VIS
20170070	PROFILREIFEN MIT EINLAGE 4 ST.	RADIAL TYRES W/INSERT (4)	PNEUMATIQUES PROFILES AVEC GARNITURE 4 PIECES
20170071	HAUPTZAHNRADWELLE	CENTER GEAR SHAFT	ARBRE DE ROUE PRINCIPALE
20170072	KUPPLUNGSGLOCKE 16 Z.	16T CLUTCH BELL	CLOCHE D'EMBRAYAGE 16 DENTS.
20170073	SERVOHALTER 2 ST.	SERVO MOUNT	SUPPORT-SERVO
20170074	KUGELKOPF 6MM 4 ST.	6MM BALL STUD (4)	PIVOT SPHERIQUE 6MM 4 PIECES
20170075	SCHALLDAEMPFER	MUFFLER	SILENCIEUX
20170076	BREMMSGESTAENGE	BRAKE ROD	TRINGLE DE FREINAGE
20170077	GASGESTAENGE	THROTTLE ROD	TRINGLE DES GAZ
20170078	STOSSD.-TEILESATZ 4 SET	SHOCK BODY SET (4)	KIT DE PIECES POUR AMORTISSEURS 4 KIT
20170079	STOSSD.-DECKEL 4 ST.	SHOCK CAP (4)	COUVERCLES D'AMORTISSEUR 4 PIECES
20170080	STOSSD.-STANGEN 4 ST.	SHOCK SHAFT (4)	BARRES D'AMORTISSEUR 4 PIECES
20170081	STOSSD.-DICHTUNGEN 8 ST.	P3 O-RING (8)	JOINT D'AMORTISSEUR 8 PIECES
20170082	STOSSD.-DICHTUNGSKAPPE 4 ST.	SHOCK DIAPHRAGM SET (4)	CAPUCHON DE JOINT D'AMORTISSEUR 4 PIECES
20170083	STOSSD.-FEDER Ø1,2MM 2 ST.	SHOCK SPRINGS D=1.2 (2)	RESSORT D'AMORTISSEUR Ø1,2MM 2 PIECES
20170084	STOSSD.-FEDER Ø1,3MM 2 ST.	SHOCK SPRINGS D=1.3 (2)	RESSORT D'AMORTISSEUR Ø1,3MM 2 PIECES
20170085	STOSSD.-FEDER Ø1,4MM 2 ST.	SHOCK SPRINGS D=1.4 (2)	RESSORT D'AMORTISSEUR Ø1,4MM 2 PIECES
20170086	KUGELLAGER 5X8X2,5 6 ST.	5x8x2,5 BALL BEARING (6)	ROULEMENT A BILLES 5X8X2,5 6 PIECES

NO.	BEZEICHNUNG	DESCRIPTION	DESIGNATION
20170087	KUGELLAGER 5X10X4 6 ST.	5x10x4 BALL BEARING (6)	ROULEMENT A BILLES 5X10X4 6 PIECES
20170088	KUGELLAGER 10X15X4 4 ST.	10x15x4 BALL BEARING (4)	ROULEMENT A BILLES 10X15X4 4 PIECES
20170089	FERTIGKAROSSERIE VOLVO S40	TRIMMED BODYWORK VOLVO S40	CARROSSERIE TERMINÉE VOLVO S40
20170090	FERTIGKAROSSERIE MITSUBISHI	TRIMMED BODYWORK MITSUBISHI	CARROSSERIE TERMINÉE MITSUBISHI
20171000	SEILZUGSTARTER MONTIERT	ASSEMBLY PARTS FOR PULL START ENGINE	DÉMARREUR À CORDELETTE MONTÉ
20171001	FEDER DROSSELKUEKEN	THROTTLE SPRING	RESSORT DE BOISSEAU
20171002	FEDER ANSCHLAGSCHRAUBE	ADJUSTED SCREW SPRING	RESSORT DE VIS DE BUTEE
20171003	RUECKWAND + ADAPTERWELLE + ZUB.	ASSEMBLY PARTS FOR PULL START ENGINE	PAROI ARRIERE + ARBRE D'ADAPTATION + ACCESS.
20171004	KUGELLAGER VORNE	BALL BEARING	ROULEMENT A BILLES AVANT
20171005	KUGELLAGER HINTEN	BALL BEARING	ROULEMENT A BILLES ARRIERE
20171006	BRENNRAUM	BURN ROOM	CHAMBRE DE COMBUSTION
20171007	EXTREMKUEHLKOPF	CYLINDER HEAD	CULASSE DE COMPETITION
20171008	KURBELGEHAEUSE	CRANKCASE SUQARE	CARTER DE VILEBREQUIN
20171009	VERGASERGEHAEUSE	CARBURETOR MAIN BODY	CARTER DE CARBURATEUR
20171010	VERGASER KOMPLETT	CARBURETOR COMPLETELY SET	CARBURATEUR COMPLET
20171011	BUCHSE UND KOLBEN	CYLINDER SLEEVE/PISTON	CHEMISE ET PISTON
20171012	PLEUEL + KOLBENBOLZEN	CONNECTING ROD + GUDGEON PIN	BIELLE + AXE DE PISTON
20171013	KURBELWELLE	CRANKSHAFT	VILEBREQUIN
20171014	KONUS	DRIVE COPPER WASHER	CÔNE
20171015	SCHWUNGRADMITNEHMER	DRIVE GEAR	ENTRAINEUR DE VOLANT
20171016	ZYLINDERKOPFDICHTUNG	CYLINDER HEAD WASHER	JOINT DE CULASSE
20171017	DICHTUNGSSET	"O" RING + WASHER SET	KIT DE JOINTS
20171018	HAUPTDUESENNADEL + DUESENSTOCK	MAIN NEEDLE SET	POINTEAU PRINCIPAL + GICLEUR
20171019	HANDGRIFF + KLEINTEILE	HANDLE, STRING SEAT, BUFFER HEAD WASHER SEAT	MANETTE + PETITS ELEMENTS
20171020	STARTERSEIL	STARTING STRING	CORDELETTE DE DEMARREUR
20171021	STARTERGEHAEUSE	REAR COVER	CARTER DE DEMARREUR
20171022	STARTERROLLE	THREAD SEAT	ROULEAU DE DEMARREUR
20171023	STARTERFEDER	EDDY SPRING	RESSORT DE DEMARREUR
20171024	FREILAUFSET	ONE WAY BEARING SET	KIT DE ROUE LIBRE
20171025	RUECKWAND	CONNECTIVE SEAT	PAROI ARRIERE
20171026	ADAPTERWELLE	STARTING AXLE	ARBRE D'ADAPTATION
20171027	ADAPTERSTIFT + -FEDER	STARTING PIN & SPRING	GOUPILLE D'ADAPTATION + RESSORT D'ADAPTATION
20171028	SCHRAUBE M2,6X6 4 ST.	REAR COVER BOLT (M2.6*6) 4PCS	VIS M2,6X6 4 PIECES
20171029	SCHRAUBE ZYLINDERKOPF M2,6X12 4 ST.	CYLINDER HEAD BOLT (M2.6*12) 4PCS	VIS A TETE CYLINDRIQUE M2,6X12 4 PIECES
20171030	DROSSELANSCHLAGSCHRAUBE	THROTTLE STOP ADJUSTMENT SCREW	VIS DE BUTEE CARBURATEUR
20171031	SCHRAUBE GEMISCHVERSTELLUNG	SUPPLY NEEDLE VALVE	VIS DE REGLAGE DU MELANGE
20171032	VERGASERBEFESTIGUNG	CARBURETOR SETTING PIN	FIXATION DU CARBURATEUR
20171033	ANLENKHEBEL + MUTTER	THROTTLE ROD & THROTTLE ARM NUT	PALONNIER D'ASSERVISSEMENT + ECROU
20171034	ABSCHLUSSKAPPE	THROTTLE COVER	CAPUCHON
20171035	VERGASERKUEKEN	THROTTLE	BOISSEAU DU CARBURATEUR

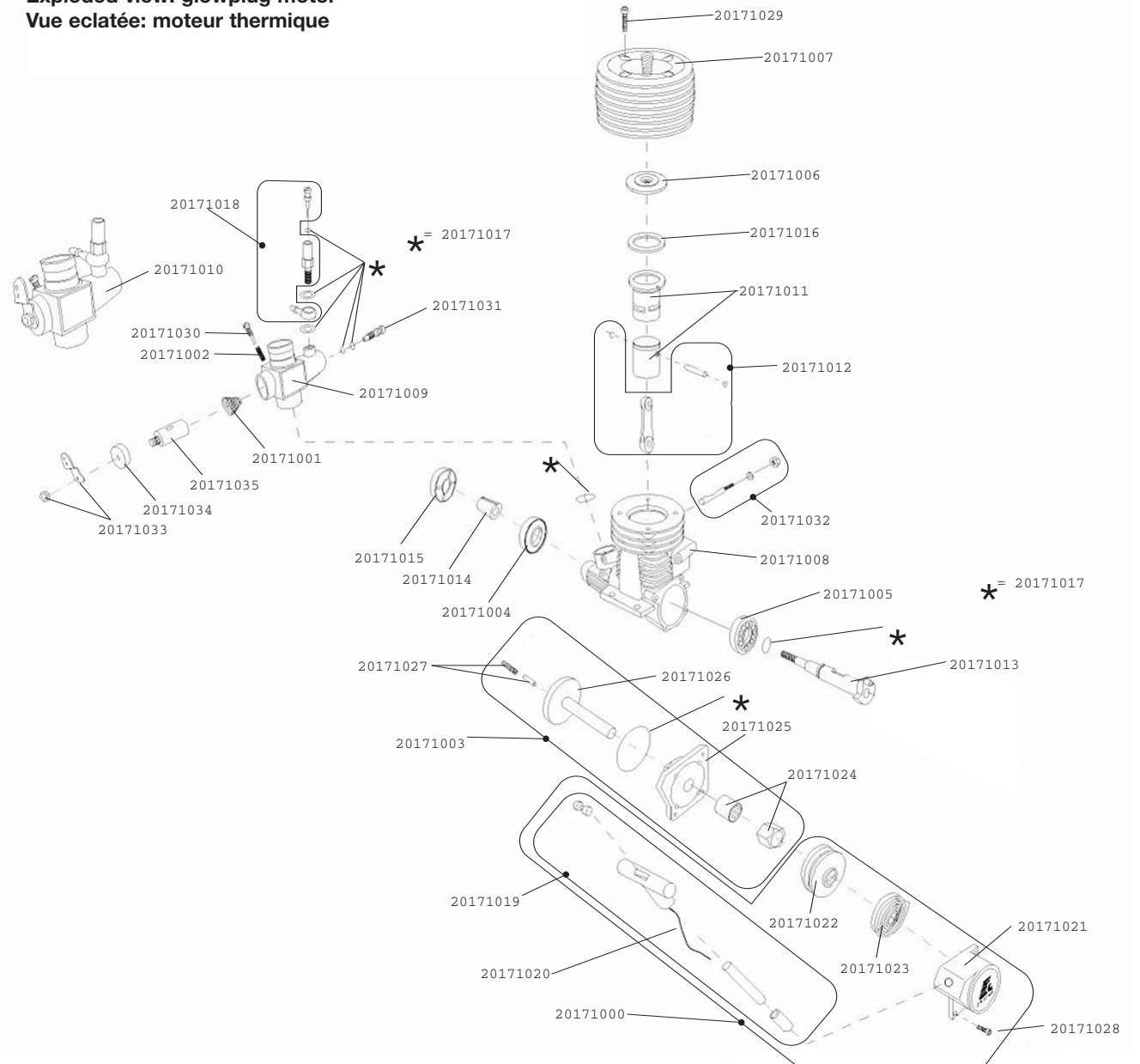
<p>20170001</p>	<p>20170002</p>	<p>20170003</p>	<p>20170004</p>	<p>20170005</p>	<p>20170006</p>	<p>20170007</p>	<p>20170008</p>
<p>20170009</p>	<p>20170010</p>	<p>20170011</p>	<p>20170012</p>	<p>20170013</p>	<p>20170014</p>	<p>20170015</p>	<p>20170016</p>
<p>20170017</p>	<p>20170018</p>	<p>20170019</p>	<p>20170020</p>	<p>20170021</p>	<p>20170022</p>	<p>20170023</p>	<p>7504</p>
<p>20170025</p>	<p>20170026</p>	<p>20170027</p>	<p>20170028</p>	<p>20170029</p>	<p>20170030</p>	<p>20170031</p>	<p>20170032</p>
<p>20170033</p>	<p>20170034</p>	<p>20170035</p>	<p>20170036</p>	<p>20170037</p>	<p>20170038</p>	<p>20170039</p>	<p>20170040</p>

4x

20170041 	20170042 	20170043 	20170044 	20170045 	20170046 	20170047 	20170048
20170049 	20170050 	20170051 	20170052 	20170053 	20170054 	20170055 	20170056
20170057 	20170058 	20170059 	20170060 	20170061 	20170062 	20170063 	20170064
20170065 	20170066 	20170067 	20170068 	20170069 Schraubenset: siehe Explo Zeichn. Chassis Screw set: see exploded view chassis Jeu de vis: cf. vue éclatéé du châssis	20170070 4x 	20170071 	20170072
20170073 	20170074 	20170075 	20170076 	20170077 	20170078 	20170079 	20170080



Explosionszeichnung: Verbrennungsmotor
Exploded view: glowplug motor
Vue éclatée: moteur thermique



Tuningteile, Upgrade components, Équipement de compétition



2-Ganggetriebe
 42/46 Zähne, 1 Set

No. 20172000

2-speed gearbox
 42/46 teeth, 1 set

No. 20172000

Mécanisme
 à deux vitesses
 42/46 dents, 1 kit

réf. 20172000



Kupplungsglocke 17 Z
 für höhere Endgeschwindigkeiten, 1 Stück

No. 20172022

Clutch bell, 17 teeth
 for high top speeds, pack of 1

No. 20172022

Cloche d'embrayage
 17 dents
 pour vitesses de pointe élevées, 1 pièce

réf. 20172022



90° Krümmer
 mit Schrauben u. Dichtung, 1 Set

No. 20172011

90° exhaust manifold
 incl. screws and gasket, 1 set

No. 20172011

Coude-collecteur 90°
 avec vis et joint, 1 kit

réf. 20172011



Resonanzschalldämpfer
 mit Drucktankanschluß, 1 Set

No. 20172012

Tuned pipe silencer
 incl. pressure nipple, 1 set

No. 20172012

Silencieux-résonateur
 avec raccord de pressurisation du réservoir,
 1 kit

réf. 20172012

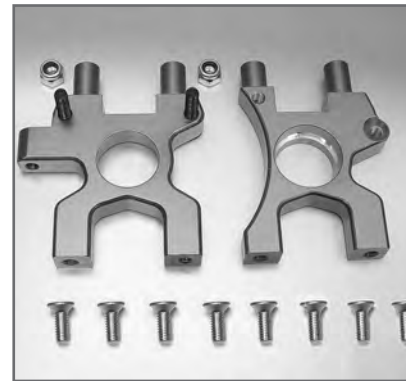
Tuningteile, Upgrade components, Équipement de compétition



Alu-Querlenkerhalter vorne No. 20172013
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 1 Stück

Aluminium front transverse arm holder No. 20172013
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, pack of 1

Porte-bras d'oscillation en alu avant réf. 20172013
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 1 pièce



Alu-Bremsträger No. 20172014
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 1 Set

Aluminium brake carrier No. 20172014
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, 1 set

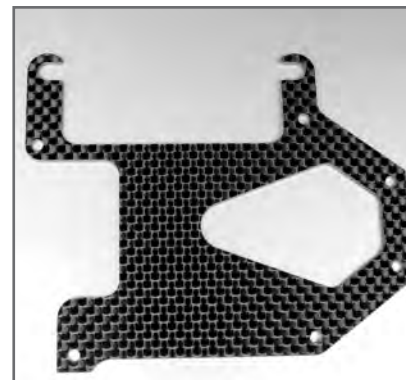
Porte-frein en alu réf. 20172014
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 1 kit



Alu-Querlenkerhalter hinten No. 20172015
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 1 Stück

Aluminium rear transverse arm holder No. 20172015
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, pack of 1

Porte-bras d'oscillation en alu arrière réf. 20172015
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 1 pièce



CFK RC-Platte No. 20172016
 Kohlefaser, CNC-gefräst, 1 Stück

CFRP RC plate No. 20172016
 Carbon fibre, CNC-machined, pack of 1

Platine de réception en plastique renforcé fibre de carbone réf. 20172016
 fibre de carbone, fraisée sur machines à commande numérique, 1 pièce

Tuningteile, Upgrade components, Équipement de compétition



CFK Zentral-Platte No. 20172017
 Kohlefaser, CNC-gefräst, 1 Stück

CFRP central plate No. 20172017
 Carbon fibre, CNC-machined, pack of 1

Plaque centrale en plastique renforcé fibre de carbone réf. 20172017
 fibre de carbone, fraisée sur machines à commande numérique, 1 pièce



Kreuzgelenkwellen vorne No. 20172018
 Stahl, brüniert, 2 Stück

Front cruciform articulated shafts No. 20172018
 Steel, browned, pack of 2

Arbre de transmission à joint de cardan avant réf. 20172018
 acier, bruni, 2 pièces



Alu-Achsschenkel vorne No. 20172021
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 2 Stück

Aluminium front stub axle No. 20172021
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, pack of 2

Fusée d'essieu en alu avant réf. 20172021
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 2 pièces



Alu-Achsschenkelhalter vorne No. 20172019
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 2 Stück

Aluminium front stub axle holder No. 20172019
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, pack of 2

Porte-fusée d'essieu en alu avant réf. 20172019
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 2 pièces



Alu-Achsschenkel hinten No. 20172020
 Aluminium, CNC-gefräst, eloxiert, 2 Stück

Aluminium rear stub axle No. 20172020
 Aluminium, CNC-machined, eloxided, pack of 2

Fusée d'essieu en alu arrière réf. 20172020
 aluminium, fraisé sur machines à commande numérique, anodisé, 2 pièces



Irrtum und technische Änderungen vorbehalten

Copyright robbe-Modellsport 2003

Kopie und Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
Genehmigung der robbe-Modellsport GmbH & Co.KG

Errors and omissions excepted. Modifications reserved.

Copyright robbe-Modellsport 2003

Copying and re-printing, in whole or in part, only with prior written
approval of robbe-Modellsport GmbH & Co. KG

Sous réserve de d'erreur et de modification technique.

Copyright robbe-Modellsport 2003

Copie et reproduction, même d'extraits, interdites sans autorisation
écrite expresse de la Société robbe-Modellsport GmbH & Co. KG

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Metzloserstr. 36

Telefon: 06644 / 87-0

D 36355 Grebenhain