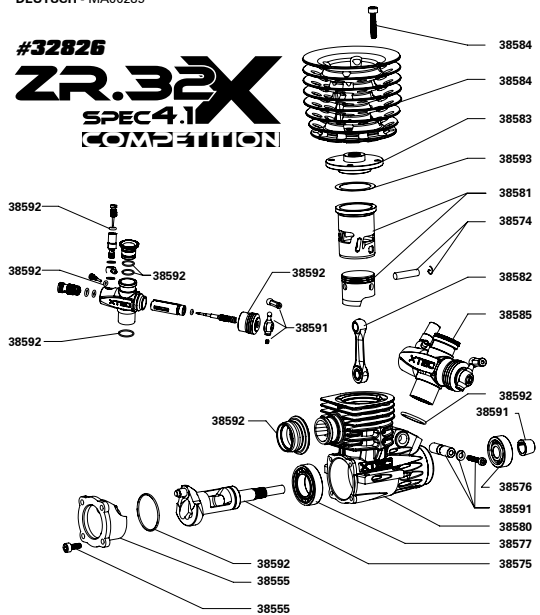




Sehr geehrter Kunde,

vielen Dank, dass Sie sich für dieses LRP Produkt entschieden haben. Dieser Verbrennungsmotor ist ein Hochleistungsstrriebwerk - kompromisslose Leistung bei einfacher Einstellbarkeit! Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit Ihrem neuen Motor. Bitte lesen Sie diese Gebrauchsanweisung aufmerksam durch, bevor Sie Ihren LRP ZR.32X Competition Motor das erste Mal einsetzen. Sie enthält wichtige Hinweise für den Einbau, die Sicherheit, den Gebrauch und die Wartung des Produkts. Dadurch schützen Sie sich und verhindern Schäden am Produkt. Gehen Sie weiter nach der Gebrauchsanweisung vor, um Ihren LRP ZR.32X Competition Motor richtig kennen zu lernen. Bitte nehmen Sie sich diese Zeit, denn Sie werden viel mehr Freude an Ihrem Motor haben, wenn Sie ihn genau kennen.

Bewahren Sie die Gebrauchsanweisung auf und geben Sie sie an einen eventuellen Nachbesitzer weiter.

1. Technische Daten

Hubraum	.32 (5.24ccm)
Bohrung	19.80mm
Hub	17.00mm
Anzahl Kanäle	7 + 1 (7 x Transfer-, 1 x Auspuffkanal)
Hinteres Kugellager	Präzisions-Kugellager
Kurbelwelle	14.0mm / 9.50mm Bohrung / SG-Welle / Triple Turbo scoop
Kurbelgehäuse	Schwarzes XTEC T6.32 Heavy-Duty Competition
Kolben	Gewichtsreduziert, Legierung mit hohem Siliziumanteil
Pleuel	Messer-Pleuel, extra starkes Aluminium
Glühkerze	Super Hot, Turbo style, LRP Turbo WT4 (#35145) enthalten
Vergaser	XTEC wärmeisoliertes PowerCarb4 15S-3 Nadel Vergaser, 9.0, 8.5 und 7.5mm Venturi-Einsätze inklusive
Max. Power*	4.69 PS
Max U/min*	35.300 RPM
Gewicht	350g
Geeignet für	1/8th Offroad Monster Trucks und Truggys

*Angaben hängen vom verwendeten Kraftstoff, Auspuffsystem und Einstellung ab.

2. Kraftstoff

Benutzen Sie niemals Benzin von der Tankstelle oder Flugkraftstoff! Verwenden Sie nur frischen, hochwertigen Zweitakt Modellauto Kraftstoff. Für den LRP ZR.32X Competition sollte der Nitromethangehalt im Kraftstoff niemals 36% überschreiten. Je höher der Nitromethangehalt, desto höher die Leistung bei gleichzeitig kürzerer Lebensdauer des Motors!

3. Luftfilter

Ein guter Luftfilter ist sehr wichtig für das Leben Ihres Motors. Lassen Sie den Motor niemals ohne Luftfilter laufen, da sich dafür dauerhafte Schäden entstehen! Vergessen Sie nicht, den Luftfilter vor der Nutzung mit einem geeigneten Öl zu tränken. Reinigen Sie den Luftfilter spätestens nach jedem zehnten Tank. Ersetzen Sie den Luftfilter alle 3 Liter.

TIPP: Wir empfehlen unseren LRP Highflow 2-Stage Oval Luftfilter (#36565) in Verbindung mit dem LRP Hi-Fi-Flow Luftfilter (#36590).

4. Glühkerze

Nutzen Sie nur Kerzen in Turbo (konischer) Bauweise für diesen Motor. Prüfen Sie diese regelmäßig und fahren Sie niemals mit einer abgenutzten oder alten Glühkerze, da diese Ihren Motor beschädigen könnte. Bei zu mager eingestelltem Motor werden die Glühkerzenwendel matt. Spätestens dann müssen sie getauscht werden. Die Glühwendel einer normalen Kerze sollten glänzend wie Chrom bleiben. Bei übermäßigem Verschleiß sollten Sie eine zusätzliche 0.10mm (0.004") Scheibe unter den Brennräum legen. Wenn auch immer Sie Probleme mit dem Motor haben, dass dieser ohne ersichtlichen Grund ausgeht, sollten Sie als erstes die Glühkerze wechseln!

TIPP: Wir empfehlen unsere hochwertigen LRP Platinum/Iridium WorksTeam Turbo Glühkerzen erhältlich als WT4 (#35145) und WT3 (#35135).

5. Auspuffsystem

Fahren Sie niemals ohne Resonanz-Rohr, da dies zur Überhitzung des Motors führt und den Motor beschädigen kann. Ein gutes Reso-Rohr hat einen sehr großen Einfluss auf die Laufeigenschaften und die Leistung eines Zweitakt Motors.

TIPP: Für den LRP ZR.32X Competition empfehlen wir unser high performance LRP Screamer-93 Off-Road Auspuffsystem (#36255).

6. Kopfabstand

Wir empfehlen einen realen Kopfabstand (Abstand zwischen Kolben und der Unterkante des Brennraums, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet) gemäß unten stehender Tabelle.

Der reale Kopfabstand errechnet sich wie folgt:

Realer Kopfabstand = Dicke der Kopfdichtungen/Unterlagscheiben + 0,35mm (0.014")*

Beginnen Sie mit der Origineleinstellung von 0.50mm (0.020") Unterlegscheiben unter dem Brennräum. Möglicherweise müssen Sie dies verändern, z.B. bei geändertem Nitromethan-Gehalt (siehe Tabelle) oder aufgrund des Streckenlayouts. Auf großen Strecken kann es von Vorteil sein, eine weitere 0.10mm (0.004") Scheibe einzubauen, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen und etwas Sprit zu sparen. Allerdings haben Sie hierdurch etwas weniger Beschleunigung.

Nitro Gehalt	16%	20%	25%	36%
Realer Kopfabstand	0.75mm / 0.030"	0.75mm / 0.030"	0.85mm / 0.033"	0.85mm / 0.033"
Unterlagscheiben	0.40mm / 0.016"	0.40mm / 0.016"	0.50mm / 0.020"	0.50mm / 0.020"

* (aufgrund des internen Motoraufbaus und der Kompression der Kopfdichtungen bei Montage des Kühlkopfes)

7. Vergaser

Die Verkeinstellung entspricht der EinlaufEinstellung (prüfen Sie diese vor dem ersten Start). Drehen Sie hierzu die Nadeln vollständig hinein (Voracht: überdrehen Sie diese nicht!) und lösen Sie diese anschließend wieder gemäß nachfolgend angegebenen Umdrehungen.

Nadel	#1 Standgas	#2 Unterer Drehzahlbereich	#3 Mittlerer Drehzahlbereich	#4 Hauptduse
EinlaufEinstellung	1 3/4	2 1/2	1 1/4	3 1/2
Universaleinstellung	1 3/4	2 1/8	1 1/4	2 1/8

Standgasschraube (#1):

Bestimmt die Luftmenge bei geschlossenem Vergaser und dient als mechanischer Anschlag für den Gasschieber. Drehen Sie im Uhrzeigersinn für höhere Leerlaufdrehzahl und gegen den Uhrzeigersinn für niedrigere. Der Vergaser sollte bei Neutralstellung des Gasservos ca. 0.5mm geöffnet sein.

Nadel für unteren Drehzahlbereich (#2):

Bestimmt den Kraftstofffluss bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Drehen Sie diese im Uhrzeigersinn für eine magerere und gegen den Uhrzeigersinn für eine fette Einstellung.

Nadel für mittleren Drehzahlbereich (#3):

Sollte immer in der Grundeinstellung exakt bündig mit dem Vergasergehäuse bleiben und nur von fachkundigen Nutzern zur Feinabstimmung verstellt werden.

Hauptdüsenadel (#4):

Bestimmt grundsätzlich den Kraftstofffluss (wenn der Vergaser weit geöffnet ist). Gleiche Drehrichtung wie bei #2.

Venturi Einsätze:

Um das Kraftstoff/Luft-Gemisch zu beeinflussen, können Sie verschiedene Venturi Einsätze im Vergaser verwenden. Dem Motor liegen drei Venturi Einsätze bei: 9.0mm, 8.5mm und 7.5mm. 9.0mm bringt die meiste Leistung, 7.5mm spart am meisten Sprit.

8. Einlauf-Phase

Das richtige Einlaufen lassen Ihres Motors ist ein sehr wichtiger Punkt um sicherzustellen, dass Sie maximale Leistung und Lebensdauer erhalten. Nehmen Sie sich hierfür Zeit und überstürzen Sie nichts. Verwenden Sie keinen Einlaufstand, sondern fahren Sie den Motor direkt im Auto ein. Fahren Sie mit demselben Kraftstoff, den Sie auch im späteren Betrieb verwenden wollen. Ein spezieller Einlaufsprit wird nicht benötigt. Falls Ihr Motor nicht leicht startet, können Sie die Glühkerze 1/2 Umdrehung lösen um die Kompression des Motors zu verringern. Vergessen Sie aber nicht, die Glühkerze wieder festzuschrauben, nachdem der Motor läuft!

Ablauf:

- Starten Sie den Motor mit der EinlaufEinstellung (es muss viel Rauch aus dem Auspuff kommen!).
- Lassen Sie den Motor für 1 Tankfüllung im Leerlauf laufen, um den Motor zu erwärmen. Ggf. die Leerlaufdrehzahl über die Standgasschraube etwas erhöhen, damit der Motor nicht ausgeht.
- Fahren Sie nun 6 komplette Tanks (ca. 1L) mit Ihrem Auto. Das Auto wird wegen der fetten Vergasereinstellung langsam und träge sein. Dies ist normal und wichtig.
- ACHTUNG:** Fahren Sie den Tank nicht komplett leer damit der Motor nicht wegen zu wenig Sprit ausgeht. Lassen Sie den Motor nicht zu hoch drehen, fahren Sie maximal Halbgas.
- Der Motor sollte nicht zu kalt oder zu heiß während der Einlaufphase sein.
- 70-90°C (160-195°F) sind perfekt.
- Lassen Sie den Motor nach dieser Einlaufprozedur komplett abkühlen.

9. Einstellen

Eine zu fette Einstellung schadet Ihrem Motor nicht. Achten Sie allerdings darauf, dass Sie NIEMALS eine zu magerere Einstellung verwenden. Beginnen Sie daher immer mit einer fetten Einstellung und stellen Sie den Motor dann magerer. Versuchen Sie niemals einen kalten Motor einzustellen, fahren Sie mind. 2-3 Minuten bevor Sie jegliche Einstellungen vornehmen!

Zusammenfassung des Einstellvorgangs:

- Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl (#1) etwas höher als normal ein.
- Beginnen Sie den Motor mit einer zu fetten Einstellung einzustellen.
- Stellen Sie zuerst die Hauptdüsenadel (#4) ein.
- Stellen Sie danach die Nadel für den unteren Drehzahlbereich (#2) ein.
- Passen Sie die Leerlaufdrehzahl (#1) wieder an.

Detaillierter Ablauf des Einstellvorgangs:

- Stellen Sie die Leerlauf Drehzahl (#1) so ein, dass der Motor nicht ausgeht (leicht erhöht).
- Beginnen Sie beim Fahren mit einer zu fetten Hauptdüsenadel (#4) Einstellung (es muss viel Rauch aus dem Auspuff kommen!).
- Drehen Sie die Hauptdüsenadel (#4) im Uhrzeigersinn in kleinen Schritten (1/8 Umdrehung) hinein, um den Motor magerer zu stellen.
 - Ihr Ziel ist es, dass der Motor maximale Drehzahl auf der Geraden erreicht.
 - Öffnen Sie die Hauptdüsenadel (#4) wieder 1/8 Umdrehung, wenn Sie diesen Punkt erreicht haben. Das sollte die perfekte Einstellung für die Hauptdüsenadel sein.
 - Falls die Hauptdüsenadel (#4) zu mager eingestellt ist wird der Motor überhitzt und nicht sauber beschleunigen. Halten Sie sofort an falls dies geschieht und öffnen Sie die Hauptdüsenadel eine 1/4 Umdrehung.

• **RICHTWERT: Motortemperatur = 80°C (175°F) + Umgebungstemperatur!**

- Stellen Sie nun die Nadel (#2) für die untere Drehzahlen ein. Fahren Sie 2 Minuten und halten das Auto in Ihrer Nähe an, 5sec im Leerlauf stehenlassen und voll beschleunigen. Der Motor sollte im Stand etwas anfeuten (Leerlaufdrehzahl verringert sich) aber dennoch schnell beschleunigen.
 - Ist er während der 5sec ausgegangen prüfen Sie das Folgende:
 - Wenn der Motor immer langsamer dreht und dann ausgeht, ist die Nadel für den unteren Drehzahlbereich (#2) noch zu fett.
 - Steigt die Leerlaufdrehzahl an oder „zitterschert“ der Motor auf einem erhöhten Drehzahl-niveau, ist die Nadel (#2) für die unteren Drehzahlen zu mager.
- Es kann sein, dass Sie die Leerlaufdrehzahl nun anpassen müssen. Ist der Leerlauf zu hoch, trennt die Kupplung nicht sauber und Sie verlieren Beschleunigung aus den Kurven. Ist der Leerlauf zu niedrig, kann es sein, dass der Motor am Start oder am Ende der Geraden (beim Gaswegnehmen) ausgeht.

So messen Sie die Motortemperatur:

- Infrarot Thermometer: Messen Sie direkt nach dem Fahren. Halten Sie das Thermometer direkt über den Motor und messen Sie auf die Glühkerzenöffnung.

10. Nach dem Fahren

Verwenden Sie spezielles After-Run Öl um den Motor nach dem Fahren zu pflegen. After-Run Öl hilft beim nächsten Start und schützt den Motor vor Rost. Verwenden Sie ihn After-Run Öl, welches speziell für RC Motoren hergestellt wird. Verwenden Sie kein Silikon Öl oder ähnliches, da dieses ihrem Motor schadet. Wir empfehlen unser

LRP After-Run Öl (#37910), welches Sie regelmäßig nach dem Fahren anwenden sollten.

Ablauf:

Lassen Sie den Tank im Leerlauf vollständig leer laufen, bis kein Kraftstoff mehr vorhanden ist (versuchen Sie mehrfach den Motor neu zu starten). Als Nächstes geben Sie ein paar Tropfen „After-Run Öl“ in den offenen Vergaser, sowie in die Glühkerzenöffnung des Motorkopfes. Lassen Sie den Motor 5sec auf der Startbox durchdrehen. Fertig.

11. Wartung

Behandeln Sie Ihren Motor mit Vorsicht und warten Sie ihn regelmäßig. Durch die extrem hohen Drehzahlen, die dieser Motor erreicht, kann jedes Problem schweren Schaden verursachen. Alle bewegten Teile im Inneren des Motors sind Verschleiß ausgesetzt. Sie müssen also darauf achten, ob Kolben, Laubchse oder Pleuel abgenutzt sind und ausgetauscht werden müssen. Wenn Sie ein Teil austauschen, überprüfen Sie bitte, ob alle anderen Teile in gutem Zustand sind. Laubchse und Kolben müssen immer zusammen gewechselt und der Einlauf Vorgang gemäß **8. Einlauf-Phase** muss erneut durchgeführt werden.

Einige wichtige Dinge:

- Säubern Sie den Motor gründlich von außen, bevor Sie ihn öffnen. Jedes bisschen Staub oder Dreck nach in den Motor kommt, kann Schäden hervorrufen.
- Überprüfen Sie das Pleuel regelmäßig. Wenn Sie es tauschen wollen, prüfen Sie auch, ob der Kurbelwellenzapfen rund und in gutem Zustand ist. Wenn nicht, tauschen Sie auch die Kurbelwelle.
- Wenn Sie den Motor wieder zusammenbauen, gehen Sie sicher, dass jedes Teil absolut sauber ist und verwenden Sie etwas Öl (After-Run Öl ist dafür gut geeignet), um die Teile zu schmieren.
- Achten Sie darauf, dass alle Teile in der richtigen Ausrichtung eingebaut sind, speziell Kolben, Laubchse und Pleuel. Siehe hierzu auch die Explosionszeichnung. Das „Schmier-Loch“ des Pleuels muss nach vorne zeigen (in Richtung des Vergasers).
- Bevor Sie den Brennraum einbauen, prüfen Sie genau, dass Sie alle Scheiben eingebaut haben!
- Verwenden Sie einen Sechskant-Schlüssel um die Schrauben anzuziehen. Schrauben Sie die Schrauben nicht gleich ganz fest, sondern ziehen erst alle Schrauben nur leicht an. Ziehen Sie dann die Schrauben abwechselnd über Kreuz fest an. Seien Sie vorsichtig, dass Sie keine Schrauben überdrehen!

Allg. Gewährleistungs- und Reparaturbestimmungen

Produkte der Lautenbach Racing Products GmbH (nachfolgend „LRP“ genannt) werden nach strengen Qualitätskriterien gefertigt. Wir gewähren die gesetzliche Gewährleistung auf Produktions- und Materialfehler, die zum Zeitpunkt der Auslieferung des Produkts vorhanden waren. Für gebrauchstypische Verschleißerscheinungen wird nicht gehaftet. Diese Gewährleistung gilt nicht für Mängel, die auf eine unsachgemäße Benutzung, mangelnde Wartung, Fremdeingriff oder mechanische Beschädigung zurückzuführen sind.

Dies gilt insbesondere bei:

- Demontage des Motors seitens des Kunden
- Jegliche Modifikation am Motor seitens des Kunden
- Rost im Motor, Staub oder Dreck im Motor
- Defekte am Motor durch Glühkerzendefekte
- Überhitzung
- Kratzer im Motor durch Staub oder Dreck
- Wasser im Kraftstoff
- Falsche Einlaufprozedur
- Defekter Kolben, durch unsachgemäße Blockierung des Kolbens
- Defekter Auslasskanal, durch unsachgemäße Blockierung des Kolbens
- Defekte durch hohe Drehzahlen ohne Motorlast

Schäden oder Leistungseinbußen aufgrund von Fehlbehandlung und/oder Überlastung sind kein Produktfehler.

Sollten Sie der Meinung sein, dieses Produkt hat einen Mangel, prüfen Sie bitte zunächst alle anderen Komponenten in ihrem Modell und schauen Sie ggf. in der Fehlerbild des Produktes nach, um andere Störquellen und Bedienfehler auszuschließen. Sollte das Produkt bei der Überprüfung durch unsere Serviceabteilung keine Fehlerfunktion aufweisen bzw. kein Gewährleistungs-garantieanspruch bestehen, müssen wir Ihnen hierfür die angefallenen Reparaturkosten berechnen. Ein Gewährleistungs- oder Garantieanspruch kann nur anerkannt werden, sofern eine Kopie des Kaufbelegs (mit Kaufdatum) beigefügt ist. Für eine schnelle Abwicklung Ihres Servicefalls legen Sie bitte der Einsendung eine ausführliche Fehlerbeschreibung bei, nennen ihren vollständigen Namen, vollständige Postadresse, Emailadresse und Telefonnummer.

Falls ein zurückgesandtes, defektes Produkt von LRP nicht mehr produziert wird, und wir dieses nicht reparieren können, so erhalten Sie im Gewährleistungsfall stattdessen ein mindestens gleichwertiges Produkt aus einer der Nachfolgeserien.

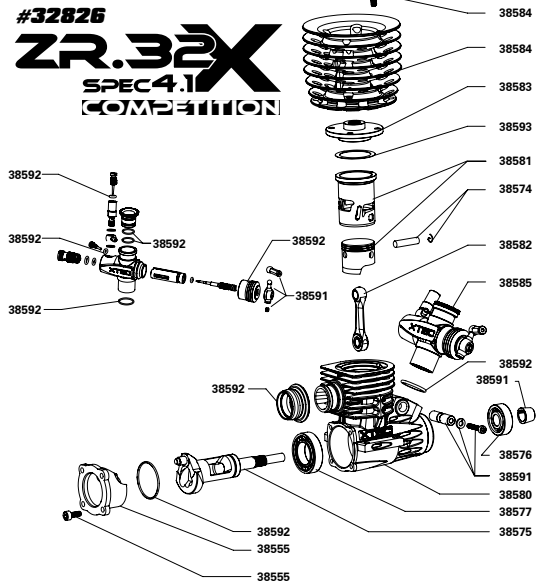
Die von LRP angegebenen Werte über Gewicht, Größe oder Sonstiges sind als Richtwert zu verstehen. LRP übernimmt keine formelle Verpflichtung für derartige spezifische Angaben, da sich durch technische Veränderungen, die im Interesse des Produkts vorgenommen werden, andere Werte ergeben können.

LRP-Werks-Service: siehe www.LRPcc

Fehlerlibel		
Problem	Grund	Lösung
	Glühkerze defekt	- ersetzen Sie die Glühkerze
	Glühkerze funktioniert nicht korrekt	- überprüfen Sie den Zustand der Glühkerze - überprüfen Sie den Glühkerzenstecker
	Motoreinstellung ist zu fett (zu viel Kraftstoff, abgesoffen)	- überprüfen Sie die Vergasereinstellungen, wiederholen Sie den Einstellvorgang -entfernen Sie die Glühkerze, decken den Zylinderkopf mit einem Tuch ab und drehen Sie den Motor 5 Sek. auf der Startbox durch
Motor startet nicht	Motoreinstellung ist zu mager (zu wenig Kraftstoff)	- überprüfen Sie die Vergasereinstellungen -wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Motor bekommt keinen Kraftstoff	-überprüfen Sie die Kraftstoffleitung auf Schäden -überprüfen Sie die Vergasereinstellungen
	Schmutz in Kraftstoffleitung oder Vergaser	-reinigen Sie die Kraftstoffleitung, reinigen und überprüfen Sie den Vergaser
	Kraftstoffleitung beschädigt	-ersetzen Sie die Kraftstoffleitung
	Glühkerze defekt	- ersetzen Sie die Glühkerze
	Schlechter Kraftstoff	-ersetzen Sie den Kraftstoff durch frischen der korrekten Sorte
Motor stoppt kurz nachdem der Glühkerzenstecker abgezogen wird	Schlechte Vergasereinstellung	- überprüfen Sie die Vergasereinstellungen -wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Lose Glühkerze oder Zylinderkopf	- Glühkerze oder Zylinderkopf festziehen
	Luftfilter verschmutzt oder alt	- reinigen oder ersetzen Sie den Luftfilter
	Motoreinstellung ist zu mager	-überprüfen Sie die Vergasereinstellungen -wiederholen Sie den Einstellvorgang
Leistung wird geringer wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht, oder er geht von Zeit zu Zeit aus	Glühkerze ist defekt oder falscher Typ	- ersetzen Sie die Glühkerze durch eine des korrekten Typs
	Motor läuft zu heiß	-Einlaufvorgang ist nicht vollständig abgeschlossen
	Anzahl der Scheiben unter Brennräum nicht korrekt	-überprüfen Sie die Anzahl an Scheiben
	Falsche Vergasereinstellung	- Stellen Sie die Nadel für den unteren Drehzahlbereich (#2) 1/4 Umdrehung fester und stellen Sie die Leerlaufdrehzahl (#1) neu ein. - Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl (#1) niedriger
Motor bleibt bei hoher Drehzahl hängen wenn Sie vom Gas gehen	Falsche Glühkerze (zu heiß)	- Verwenden Sie eine Glühkerze mit einer höheren Nummer. (z. B. wechseln Sie von 4 auf 5)
	Anzahl der Scheiben unter Brennraum nicht korrekt	- überprüfen Sie die Anzahl an Scheiben

Ersatzteile

Best Nr.	Artikelbezeichnung
38555	ZR.32X Competition - Backplate
38574	ZR.32X Competition - Wrist Pin & Clips
38575	ZR.32X Competition - Crankshaft
38576	ZR.32X Competition - Ball Bearing Front (7 x 19 x 6mm)
38577	ZR.32X Competition - Ball Bearing Rear (14 x 25.4 x 6mm)
38580	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Crankcase
38581	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 7+1 Port Piston & Sleeve Set
38582	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Conrod
38583	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Burn Head
38584	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Cylinder Head incl. Screws
38585	ZR.32X Competition - PowerCarb4 15S-3 Slide Carburator incl. Venturi Inserts
38591	ZR.2X Competition - Various Parts Bag
38592	ZR.32X Competition - O-Ring Set
38593	ZR.32X Competition - Headshims (4 pcs)



Dear customer,

thank you for choosing this LRP product. This nitro engine is a high performance product - uncompromising performance with easy adjustability! We wish you a lot of fun with your new engine. Please read this manual carefully before using your LRP ZR.32X Competition engine for the first time. It contains important information for the installation, safety, use and maintenance of the product. This will protect you and prevent damage to the product. Continue to follow the instruction manual to get to know your LRP ZR.32X Competition motor properly. Please take the time, because you will get much more pleasure from your engine if you know it thoroughly.

Keep the manual and pass it on to any subsequent owner.

1. Specifications

Engine size	.32 (5.24ccm)
Bore	19.80mm
Stroke	17.00mm
Number of ports	7 + 1 (7 x transfer-, 1 x exhaust-port)
Main bearing	Precision ball bearings
Crankshaft	14.0mm / 9.50mm bore / SG shaft / Triple Turbo scoop
Crankcase	Black XTEC T6 .32 Heavy-Duty Competition
Piston	Specially lightened, high-silicium alloy
Connecting rod	Knife-edge shaped, extra strong Aluminium, double bushings
Glow Plug	Super Hot, Turbo style, LRP Turbo WT4 (#35145) included
Carburator	XTEC thermal protected PowerCarb4 15S-3 needle Carb., 9.0, 8.5 and 7.5mm venturi inserts included
Power output*	4.69 PS
Max. RPM*	35.300 RPM
Weight	350g
Suitable for	1/8th Offroad Monster Trucks and Truggys

*figures may vary depending on used fuel, muffler and tuning.

2. Fuel

Never use fuel from the petrol station or aviation fuel! Only use fresh, high-quality two-stroke model car fuel. For the LRP ZR.32X Competition, the nitromethane content in the fuel should never exceed 36%. The higher the nitromethane content, the higher the performance and at the same time the shorter the life of the engine!

3. Airfilter

A quality air filter is very important for the life of your engine. Never run the engine without an air filter, as permanent damage will occur immediately! Do not forget to soak the air filter with a suitable oil before use. Clean the air filter after every tenth tank at the latest. Replace the air filter every 3 litres.

TIP: We recommend our LRP Highflow 2-Stage Oval air filter (#36565) in combination with the LRP Hi-Flow air filter oil (#36590).

4. Glowplug

Use only turbo (conical) type plugs for this engine. Check them regularly and never drive with a worn or old glow plug as this could damage your engine. If the engine is set too lean, the glow plug coils will become dull. They must be replaced at the latest then. The filaments of a normal plug should remain shiny like chrome. If there is excessive wear, you should place an extra 0.10mm (0.004") washer under the combustion chamber. Whenever you have problems with the engine flaring out for no apparent reason, the first thing you should do is change the glow plug!

TIP: We recommend our high quality LRP Platinum/Iridium WorksTeam Turbo glow plugs available as WT4 (#35145) and WT3 (#35135).

5. Exhaust system

Never run without a reso pipe as this will cause the engine to overheat and may damage the engine. A good reso pipe has a very big influence on the running characteristics and the performance of a two-stroke engine.

TIP: For the LRP ZR.32X Competition we recommend our high performance LRP Screamer-93 Off-Road exhaust system (#36255).

6. Head clearance

We recommend a real head clearance (distance between piston and the lower edge of the combustion chamber when the piston is at top dead centre) according to the table below.

The real head clearance is calculated as follows:
Real head clearance = Head gasket/ washer thickness + 0.35mm (0.014")*

Start with the original setting of 0.50mm (0.020") shims under the combustion chamber. You may need to change this, e.g. if the nitromethane content is changed (see table) or due to the track layout. On large tracks it may be advantageous to install another 0.10mm (0.004") (#38593) washer to achieve a higher top speed and save some fuel. However, this will give you slightly less acceleration.

Nitro content	16%	20%	25%	36%
Real head clearance	0.75mm / 0.030"	0.75mm / 0.030"	0.85mm / 0.033"	0.85mm / 0.033"
Head shims	0.40mm / 0.016"	0.40mm / 0.016"	0.50mm / 0.020"	0.50mm / 0.020"

* (that's due to the internal construction of the engine and the compression of the head shims, when the cooling head is mounted)

7. Carburator

The factory setting corresponds to the run-in setting (check this before the first start). To do so, turn the needles all the way in (caution: do not overtighten them!) and then loosen them again to the turns indicated below.

Needle	#1 Idle	#2 Low RPM	#3 Midrange RPM	#4 Main Jet
Run-In Setting	1 3/4	2 1/2	1 1/4	3 1/2
Universal Setting	1 3/4	2 1/8	1 1/4	2 1/8

Idle throttle screw (#1):

Determines the amount of air when the carburator is closed and serves as a mechanical stop for the throttle slide. Turn clockwise for higher idle speed and counterclockwise for lower. The carburator should be open approx. 0.5mm when the throttle servo is in neutral position.

Low RPM needle (#2):

Determines the fuel flow at low and medium engine speeds. Turn clockwise for a lean setting and counterclockwise for a rich setting.

Midrange needle (#3):

Should always remain in the home position exactly flush with the carburator body and should only be adjusted by expert users for fine tuning.

Main jet needle (#4):

Basically determines the fuel flow (when the carburator is wide open). Same direction of rotation as #2.

Venturi inserts:

To influence the fuel/air mixture, you can use different venturi inserts in the carburator. Three venturi inserts are supplied with the engine: 9.0mm, 8.5mm and 7.5mm. 9.0mm gives the most power, 7.5mm saves the most fuel.

8. Run-In

Proper running-in of your engine is a very important point to ensure that you get maximum performance and life. Take your time and don't rush it. Do not use a running-in stand, but run the engine in directly in the car. Run in using the same fuel that you intend to use in later operation. A special running-in fuel is not needed. If your engine does not start easily, you can loosen the glow plug ½ turn to reduce the compression of the engine. However, do not forget to tighten the glow plug again after the engine is running!

Procedure:

- Start the engine with the Run-In Setting (there must be a lot of smoke coming out of the exhaust!).
- Let the engine idle for 1 tank of fuel to warm up the engine. If necessary, increase the idle speed slightly via the Idle throttle screw so that the engine does not stall.
- Now drive your car for 6 complete tanks (approx. 1L). The car will be slow and sluggish because of the rich carburetor setting. This is normal and important.
- ATTENTION:** Do not completely empty the tank so that the engine does not run out of fuel. Do not let the engine rev too high, run at half throttle maximum.
- The engine should not be too cold or too hot during the running-in period.
- 70-90°C (160-195°F) is perfect.
- Let the engine cool down completely after this running-in procedure.

9. Tuning

A too rich setting will not harm your engine. However, make sure that you NEVER use a setting that is too lean. Therefore, always start with a rich setting and then lean the engine. Never attempt to adjust a cold engine, run for at least 2-3 minutes before making any adjustments!

Summary of the adjustment procedure:

- Set the idle speed (#1) slightly higher than normal.
- Start adjusting the engine with a too rich setting.
- Adjust the main jet needle (#4) first.
- Then adjust the low rpm needle (#2).
- Adjust the idle speed (#1) again.

Detailed procedure of the adjustment process:

- Adjust the idle speed (#1) so that the engine does not stall (slightly increased).
- When driving, start with a too rich main jet needle (#4) setting (there must be a lot of smoke coming out of the exhaust!).
- Turn the main jet needle (#4) clockwise in small increments (1/8 turn) to lean out the engine.
 - Your goal is for the engine to reach maximum RPM on the straight.
 - Open the main jet needle (#4) again 1/8 turn when you have reached this point. This should be the perfect setting for the main jet needle.
 - If the main jet needle (#4) is set too lean, the engine will overheat and not accelerate cleanly. Stop immediately if this happens and open the main jet needle (#4) a ¼ turn.

• **REFERENCE VALUE: Engine temperature = 175°F (80°C) + ambient temperature!**

- Now adjust the Low RPM needle (#2) for the lower revs. Drive for 2 minutes and stop the car near you, idle for 5sec and accelerate hard. The engine should enrich a bit at a standstill (idle speed decreases) but still accelerate hard. If it stalls during the 5sec, check the following:
 - If the idle-speed decreases and then stalls, the lower rpm needle (#2) is still too rich.
 - If the idle-speed increases during idle, the low-range needle (#2) is too lean.
- You may now need to adjust the idle speed. If the idle is too high, the clutch will not disconnect properly and you will lose acceleration out of the corners. If the idle is too low, the engine may stall at the start or at the end of the straight (when you lift off the throttle).

How to measure the engine temperature:

- Infrared thermometer: Measure directly after driving. Hold the thermometer directly over the engine and measure at the glow plug opening.

10. After run

Use special after-run oil to maintain the engine after driving. After-Run oil helps with the next start and protects the engine from rust. Only use after-run oil that is specially made for RC engines. Do not use silicone oil or similar, as this will damage your engine.

We recommend our **LRP After-Run oil (#37910)**, which you should use regularly after running.

Procedure:

Run the tank completely empty at idle until there is no fuel left (try restarting the engine several times). Next, put a few drops of "after-run" oil in the open carburator, as well as in the glow plug hole of the engine head. Let the engine spin for 5sec on the start box. Done.

11. Maintenance

Treat your engine with care and maintain it regularly. Due to the extremely high speeds this engine reaches, any problem can cause serious damage. All moving parts inside the engine are subject to wear. So you need to pay attention to whether the piston, liner or connecting rod are worn and need to be replaced. When replacing a part, please check that all other parts are in good condition. The sleeve and piston must always be replaced together and the running-in procedure according to **8. Run-In** phase must be carried out again.

Some important things:

- Clean the outside of the engine thoroughly before opening it. Every bit of dust or dirt that gets into the engine can cause damage.
- Check the connecting rod regularly. If you are going to replace it, also check that the crankshaft journal is round and in good condition. If not, replace the crankshaft as well.
- When you reassemble the engine, make sure each part is absolutely clean and use some oil (after-run oil is good for this) to lubricate the parts.
- Make sure that all parts are installed in the correct orientation, especially the piston, liner and connecting rod. See also the exploded view. The „lubrication hole“ of the connecting rod must face forward (towards the carburator).
- Before fitting the combustion chamber, check carefully that you have fitted all the washers!
- Use a hexagonal spanner to tighten the screws. Do not tighten the screws completely, but first tighten all the screws only slightly. Then tighten the screws alternately crosswise. Be careful not to overtighten any screws!

Repair procedures / limited warranty

Products of Lautenbach Racing Products GmbH (hereinafter referred to as „LRP“) are manufactured according to the strictest quality criteria. We grant the legal warranty for production- and material defects that were present at the time of delivery of the product. We are not liable for typical signs of wear and tear. This warranty does not apply to defects that are due to improper use, lack of maintenance, third-party intervention or mechanical damage.

This applies in particular in the event of:

- Disassembly of the engine by the customer
- Any modification to the engine by the customer
- Rust in the engine, dust or dirt in the engine
- Defects in the engine due to glow plug defects
- Overheating
- Scratches in the engine due to dust or dirt
- Water in the fuel
- Incorrect run-in procedure
- Defective piston, due to improper blocking of the piston
- Defective exhaust port, due to improper blocking of the piston
- Defects due to high engine speeds without engine load

Damage or loss of performance due to mishandling and/or overloading is not a product defect.

If you think this product has a defect, please first check all other components in your model and, if necessary, refer to the product's error guide to rule out other sources of malfunction and operating errors. If the product does not show any malfunction when checked by our service department or no justified legal warranty claim exists, we will have to charge you for the processing costs incurred. A legal warranty claim can only be accepted if a copy of the purchase receipt (with date of purchase) is enclosed. For a quick processing of your service case, please enclose a detailed description of the defect and your full name, full postal address, email and phone number with the submission.

If a returned, defective product is no longer produced by LRP and we are not able to repair it, you will receive an at least equivalent product of the successor series instead, in case of a justified legal warranty claim.

The values given by LRP about weight, size or others are to be understood as a guideline. LRP does not assume any formal obligation for such specific information, as technical changes made in the interest of the product may result in other values.

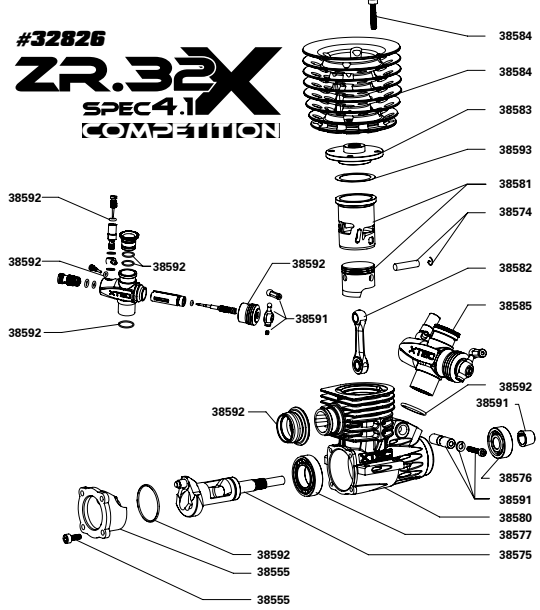
LRP factory service: see www.LRP.c

Trouble shooting guide

Problem	Reason	Solution
Engine does not start	Glow plug defective	- replace glow plug
	Glow plug does not work properly	- check the condition of the glow plug - check the glow plug igniter
	Engine is set too rich (too much fuel, drenched)	- check carburator settings, repeat adjustment procedure - remove the glow plug, cover the cylinder head with a cloth and rev the engine on the starter box for 5 sec
	Engine is too lean (too little fuel)	- check carburator settings - repeat adjustment procedure
	Engine doesn't suck in the fuel	- check the fuel line for possible damage - check the carburator settings
Engine stops shortly after the glow plug igniter has been disconnected	Dirt in fuel line or carburator	- clean fuel line, clean and check carburator
	Fuel line damaged	- replace fuel line
	Glow plug defective	- replace glow plug
	Bad fuel	- replace fuel by fresh and correct type of fuel
	Bad carburator setting	- check the carburator settings - repeat adjustment procedure
Performance decreases when engine reaches operating temperature, or engine stalls from time to time	Loose glow plug or cylinder head	- tighten glow plug or cylinder head
	Air filter dirty or old	- clean or replace air filter
	Engine is set too lean	- check the carburator settings - repeat adjustment procedure
	Glow plug defective or wrong type	- replace the glow plug by one of the correct type
	Engine runs too hot	- run-in procedure is not completed
Engine gets stuck at high RPM when you lift off the throttle	Amount of shims under the combustion chamber not correct	- check number of shims
	Bad carburator setting	- open Low RPM needle (#2) ¼ turn and readjust idle speed (#1) - set idle speed (#1) lower
	Wrong glow plug (too hot)	- use glow plug with higher number (e.g. go from 4 to 5)
	Amount of shims under the combustion chamber not correct	- check number of shims

Spare parts

Order No.	Spare part description
38555	ZR.32X Competition - Backplate
38574	ZR.32X Competition - Wrist Pin & Clips
38575	ZR.32X Competition - Crankshaft
38576	ZR.32X Competition - Ball Bearing Front (7 x 19 x 6mm)
38577	ZR.32X Competition - Ball Bearing Rear (14 x 25.4 x 6mm)
38580	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Crankcase
38581	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 7+1 Port Piston & Sleeve Set
38582	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Conrod
38583	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Burn Room
38584	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Cylinder Head incl. Screws
38585	ZR.32X Competition - PowerCarb4 15S-3 Slide Carburetor incl. Venturi Inserts
38591	ZR.32X Competition - Various Parts Bag
38592	ZR.32X Competition - O-Ring Set
38593	ZR.32X Competition - Headshims (4 pcs)



Cher client,

merci d'avoir choisi ce produit LRP. Ce moteur nitro est un produit de haute performance - une performance sans compromis avec une facilité de réglage ! Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir avec votre nouveau moteur. Veuillez lire attentivement ce manuel avant d'utiliser votre moteur LRP ZR.32X Competition pour la première fois. Il contient des informations importantes pour l'installation, la sécurité, l'utilisation et l'entretien du produit. Cela vous protégera et évitera d'endommager le produit.

Continuez à suivre le manuel d'instructions pour apprendre à connaître correctement votre moteur LRP ZR.32X Competition. Prenez le temps, car vous tirerez beaucoup plus de plaisir de votre moteur si vous le connaissez parfaitement.

Conservez le manuel et transmettez-le à tout propriétaire ultérieur.

1. Spécifications	
Taille du moteur	.32 (5.24ccm)
Alésage	19.80mm
Course	17.00mm
Nombre d'orifices	7 + 1 (7 x orifice de transfert, 1 x orifice d'échappement)
Palier principal	Roulements à billes de précision
Vilebrequin	Alésage 14.0mm / 9.50mm / Arbre SG / Triple Turbo scoop
Carter de vilebrequin	XTEC T6.32 noir Heavy-Duty Competition
Piston	Alliage à haute teneur en silicium, spécialement alliéé.
Bielle	Forme en lame de couteau, aluminium extra résistant, doubles bagues
Bougie de préchauffage	Super Hot, style Turbo, LRP Turbo WT4 (#35145) inclus
Carburateur	Carburateur PowerCarb4 15S-3 à aiguille avec protection thermique XTEC, inserts venturi 9,0, 8,5 et 7.5mm inclus
Puissance de sortie	4.69 PS
Max. VITESSE DE ROTATION* MAX.	35.300 RPM
Poids	350g
Convient pour	Monster Trucks et Truggys 1/8ème Offroad

*Les chiffres peuvent varier en fonction du carburant utilisé, du silencieux et du réglage.

2. Carburant

N'utilisez jamais de carburant provenant d'une station-service ou de carburant aviation ! N'utilisez que du carburant frais et de qualité pour voiture de modèle réduit à deux temps. Pour la LRP ZR.32X Competition, la teneur en nitrométhane du carburant ne doit jamais dépasser 36%. Plus le teneur en nitrométhane est élevée, plus les performances sont élevées et plus la durée de vie du moteur est courte !

3. Filtre à air

Un filtre à air de qualité est très important pour la durée de vie de votre moteur. Ne faites jamais tourner le moteur sans filtre à air, car des dommages permanents se produiraient immédiatement ! N'oubliez pas d'imbiber le filtre à air d'une huile appropriée avant de l'utiliser. Nettoyez le filtre à air au plus tard après chaque dixième plein. Remplacez le filtre à air tous les 3 litres.

ASTUCE : Nous recommandons notre filtre à air LRP Highflow 2-Stage Oval (#36565) en combinaison avec l'huile pour filtre à air LRP Hi-Flow (#36590).

4. Bougie de préchauffage

Utilisez uniquement des bougies de type turbo (conique) pour ce moteur. Contrôlez-les régulièrement et ne conduisez jamais avec une bougie usée ou ancienne, car cela pourrait endommager votre moteur. Si le moteur est réglé trop pauvre, les bobines des bougies de préchauffage s'émoussent. Elles doivent alors être remplacées au plus tard. Les filaments d'une bougie normale doivent rester brillants comme du chrome. En cas d'usure excessive, vous devez placer une rondelle supplémentaire de 0,10 mm (0,004") sous la chambre de combustion. Si le moteur s'enflamme sans raison apparente, la première chose à faire est de changer la bougie de préchauffage !

ASTUCE : Nous recommandons nos bougies de préchauffage LRP Platinum/Iridium WorksTeam Turbo de haute qualité. disponibles en WT4 (#35145) et WT3 (#35135).

5. Système d'échappement

Ne roulez jamais sans tuyau de refoulement, car cela entraînerait un surchauffe du moteur et pourrait l'endommager. Un bon tuyau de retour a une très grande influence sur les caractéristiques de fonctionnement et les performances d'un moteur à deux temps.

ASTUCE : Pour le LRP ZR.32X Competition nous recommandons notre système d'échappement LRP Screamer-93 Off-Road (#36255).

6. Dégagement de la tête

Nous recommandons un jeu de tête réel (distance entre le piston et le bord inférieur de la chambre de combustion lorsque le piston est au point mort haut) selon le tableau ci-dessous.

Le jeu de tête réel se calcule comme suit :

Jeu de tête réel = Épaisseur du joint de tête/de la rondelle + 0,35 mm (0,014")*.

Commencez par le réglage d'origine des cales de 0,50 mm (0,020") sous la chambre de combustion. Vous devrez peut-être modifier ce réglage, par exemple si le moteur en nitrométhane est modifiée (voir le tableau) ou en raison de la configuration de la piste. Sur les grandes pistes, il peut être avantageux d'installer une autre rondelle de 0,10 mm (0,004") (#38593) pour atteindre une vitesse de pointe plus élevée et économiser un peu de carburant. Cependant, cela vous donnera une accélération légèrement inférieure.

Contenu nitro	16%	20%	25%	36%
Dégagement réel de la tête	0.75mm / 0.030"	0.75mm / 0.030"	0.85mm / 0.033"	0.85mm / 0.033"
Cales de tête	0.40mm / 0.016"	0.40mm / 0.016"	0.50mm / 0.020"	0.50mm / 0.020"

* (cela est dû à la construction interne du moteur et à la compression des cales de tête, lorsque la tête de refroidissement est montée).

7. Carburateur

Le réglage d'usine correspond au réglage de rodage (à vérifier avant le premier démarrage). Pour ce faire, tournez les aiguilles à fond (attention : ne les serrez pas trop !), puis desserrez-les à nouveau jusqu'aux tours indiqués ci-dessous.

Aiguille	#1 Ralenti	#2 Bas régime	#3 Régime moyen	#4 Jet principal
Réglage de rodage	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₂	1 ¹ / ₄	3 ¹ / ₂
Réglage universel	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	1 ¹ / ₄	2 ¹ / ₈

Vis d'entraînement du ralenti (#1):

Déterminez la quantité d'air lorsque le carburateur est fermé et sert de butée mécanique pour la glissière de l'accélérateur. Tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la vitesse de ralenti et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour la diminuer. Pour un ralenti plus faible, le carburateur doit être ouvert d'environ 0,5 mm. Lorsque le servo de l'accélérateur est en position neutre.

Aiguille de bas régime (#2):

Déterminez le débit de carburant à bas bas et moyen régimes. Tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour un réglage pauvre et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour un réglage riche.

Aiguille de régime moyen (#3):

Doit toujours rester en position de repos exactement au même niveau que le corps du carburateur et ne doit être ajustée que par des utilisateurs experts pour un réglage fin.

Aiguille du jet principal (#4):

Déterminez essentiellement le débit de carburant (lorsque le carburateur est grand ouvert). Même sens de rotation que le #2.

Inserts Venturi:

Pour influencer le mélange air/carburant, vous pouvez utiliser différents inserts venturi dans le carburateur. Trois venturis sont fournis avec le moteur : 9,0 mm, 8,5 mm et 7,5 mm. 9,0mm donne le plus de puissance, 7,5mm économise le plus de carburant.

8. Rodage

Le rodage correct de votre moteur est un point très important pour garantir des performances et une durée de vie maximales. Prenez votre temps et ne vous précipitez pas. N'utilisez pas de banc de rodage, mais faites tourner le moteur directement dans la voiture. Faites le rodage avec le même carburant que celui que vous avez l'intention d'utiliser par la suite. Un carburant spécial de rodage n'est pas nécessaire. Si votre moteur ne démarre pas facilement, vous pouvez desserrer la bougie de préchauffage de ½ tour pour réduire la compression du moteur. Cependant, n'oubliez pas de resserrer la bougie de préchauffage une fois le moteur en marche!

Procédure :

- Démarez le moteur avec le réglage Run-In (il doit y avoir beaucoup de fumée qui sort de l'échappement !).
- Laissez le moteur tourner au ralenti pendant 1 réservoir de carburant pour le faire chauffer. Si nécessaire, augmentez légèrement le régime de ralenti à l'aide de la vis d'entraînement du ralenti afin que le moteur ne cale pas.
- Conduisez maintenant votre voiture pendant 6 réservoirs complets (environ 1L). La voiture sera lente et léthargique en raison du réglage riche du carburateur. Ceci est normal et important.
- ATTENTION:** Ne videz pas complètement le réservoir afin que le moteur ne tombe pas en panne sèche. Ne laissez pas le moteur tourner à un régime trop élevé, roulez à mi-régime au maximum.
- Le moteur ne doit être ni trop froid ni trop chaud pendant la période de rodage.
- Une température de 70-90°C (160-195°F) est parfaite.
- Laissez le moteur refroidir complètement après cette procédure de rodage.

9. Tuning

Un réglage trop riche n'endommagera pas votre moteur. Cependant, veillez à ne JAMAIS utiliser un réglage trop pauvre. Par conséquent, commencez toujours par un réglage riche, puis augmentez le moteur. N'essayez jamais de régler un moteur froid, faites-le tourner pendant au moins 2 à 3 minutes avant d'effectuer un quelconque réglage !

Résumé de la procédure de réglage :

- Réglez le régime de ralenti (#1) légèrement plus élevé que la normale.
- Commencez à régler le moteur avec un réglage trop riche.
- Réglez d'abord l'aiguille du jet principal (#4).

- Puis réglez à nouveau le régime de ralenti (#2).
- Réglez à nouveau le régime de ralenti (#1).

Procédure détaillée du processus de réglage:

- Réglez le régime de ralenti (#1) pour que le moteur ne cale pas (légèrement augmenté).
- Lorsque vous conduisez, commencez avec un réglage trop riche de l'aiguille du jet principal (#4) (il doit y avoir beaucoup de fumée qui sort de l'échappement !).
- Tournez l'aiguille du gicleur principal (n° 4) dans le sens des aiguilles d'une montre par petits incréments (1/8 de tour) pour appauvrir le moteur.
 - Votre objectif est que le moteur atteigne son régime maximal en ligne droite.
 - Ouvrez à nouveau l'aiguille du gicleur principal (n° 4) de 1/8 de tour lorsque vous avez atteint ce point. Cela devrait être le réglage parfait pour l'aiguille du jet principal.
 - Si l'aiguille du gicleur principal (#4) est réglée trop pauvre, le moteur surchauffera et n'accélérera pas proprement. Arrêtez-vous immédiatement si cela se produit et ouvrez l'aiguille du jet principal (#4) d'un ¼ de tour.

• **VALEUR DE RÉFÉRENCE :**
Température du moteur = 80°C (175°F) + température ambiante !

- Réglez maintenant l'aiguille de bas régime (#2) pour les régimes inférieurs. Roulez pendant 2 minutes et arrêtez la voiture près de vous, laissez tourner le moteur au ralenti pendant 5sec et accélérez fortement. Le moteur devrait s'enrichir un peu à l'arrêt (le régime de ralenti diminue) mais continuez à accélérer fortement.
 - Si cale pendant les 5 secondes, vérifiez ce qui suit :
 - Si le régime de ralenti diminue puis cale, l'aiguille de bas régime (n°2) est encore trop riche.
 - Si le régime de ralenti augmente pendant le ralenti, l'aiguille de bas régime (#2) est trop pauvre.
 - Il se peut que vous deviez maintenant régler le régime de ralenti. Si le ralenti est trop élevé, l'embrayage ne se déconnectera pas correctement et vous perdrez de l'accélération en sortie de virage. Si le ralenti est trop bas, le moteur peut caler au début ou à la fin de la ligne droite (lorsque vous levez les gaz).

Comment mesurer la température du moteur:

- Thermomètre à infrarouge : Mesurez directement après avoir conduit. Tenez le thermomètre directement au-dessus du moteur et mesurez à l'ouverture de la bougie de préchauffage.

10. Après la course

Utilisez une huile spéciale après-route pour entretenir le moteur après la conduite. L'huile d'après-marche aide au prochain démarrage et protège le moteur de la rouille. N'utilisez que de l'huile d'après-marche spécialement conçue pour les moteurs RC. N'utilisez pas d'huile de silicone ou similaire, car cela endommagerait votre moteur.

Nous recommandons notre huile LRP After-Run (#37910), que vous devez utiliser régulièrement après avoir roulé.

Procédure:

Faites tourner le réservoir complètement vide au ralenti jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de carburant (essayez de redémarrer le moteur plusieurs fois). Ensuite, mettez quelques gouttes d'huile "after-run" dans le carburateur ouvert, ainsi que dans le trou de la bougie de préchauffage de la tête du moteur. Laissez le moteur tourner pendant 5 secondes sur le boîtier de démarrage. Terminé.

11. Entretien

Tracez votre moteur avec soin et entretenez-le régulièrement. En raison des vitesses extrêmement élevées que ce moteur atteint, le moindre problème peut causer de graves dommages. Toutes les pièces mobiles à l'intérieur du moteur sont sujettes à l'usure. Vous devez donc faire attention à ce que le piston, la chemise ou la bielle soient usés et doivent être remplacés. Lorsque vous remplacer une pièce, veuillez vérifier que toutes les autres pièces sont en bon état. La chemise et le piston doivent toujours être remplacés ensemble et la procédure de rodage selon le point 8. **Phase de rodage doit être effectuée à nouveau.**

Quelques points importants:

- Nettoyez soigneusement l'extérieur du moteur avant de l'ouvrir. Chaque morceau de poussière ou de saleté qui pénètre dans le moteur peut causer des dommages.
- Contrôlez régulièrement la bielle. Si vous devez la remplacer, vérifiez également que le tourillon du vilebrequin est rond et en bon état. Dans le cas contraire, remplacez également le vilebrequin.
- Lorsque vous réassemblez le moteur, assurez-vous que chaque pièce est parfaitement propre et utilisez de l'huile (l'huile de vidange est idéale pour cela) pour lubrifier les pièces.
- Assurez-vous que toutes les pièces sont installées dans le bon sens, en particulier le piston, la chemise et la bielle. Voir aussi la vue éclatée. Le „trou de lubrification“ de la bielle doit être orienté vers l'avant (vers le carburateur).
- Avant de monter la chambre de combustion, vérifiez soigneusement que vous avez mis toutes les rondelles en place !
- Utilisez une clé hexagonale pour serrer les vis. Ne serrez pas les vis complètement, mais commencez par serrer légèrement toutes les vis. Ensuite, serrez les vis alternativement en croix. Veillez à ne pas trop serrer les vis !

Procédures de réparation / garantie limitée

Les produits de Lautenbach Racing Products GmbH (ci-après dénommée „LRP“) sont fabriqués selon les critères de qualité les plus stricts. Nous accordons la garantie légale pour les défauts de production et de matériaux qui étaient présents au moment de la livraison du produit. Nous ne sommes pas responsables des signes typiques d'usure. Cette garantie ne s'applique pas aux défauts qui sont dus à une utilisation inappropriée, à un manque d'entretien, à l'intervention de tiers ou à des dommages mécaniques.

Ceci s'applique notamment en cas de :

- Démontage du moteur par le client.
- modification du moteur par le client
- rouille dans le moteur, poussière ou saleté dans le moteur
- Défauts du moteur dus à des défauts de la bougie de préchauffage.
- Surchauffe
- Rayures dans le moteur dues à la poussière ou à la saleté
- Présence d'eau dans le carburant
- Procédure de rodage incorrecte
- Piston défectueux, dû à un mauvais blocage du piston.
- Orifice d'échappement défectueux, dû à un mauvais blocage du piston.
- Défauts dus à des régimes élevés sans charge du moteur.

Les dommages ou la perte de performance dus à une mauvaise manipulation et/ou à une surcharge ne constituent pas un défaut du produit.

Si vous pensez que ce produit présente un défaut, veuillez d'abord vérifier tous les autres composants de votre modèle et, si nécessaire, consulter le guide des erreurs du produit pour exclure d'autres sources de dysfonctionnement et d'erreurs de fonctionnement. Si le produit ne présente aucun dysfonctionnement lorsqu'il est contrôlé par notre service après-vente ou s'il n'existe aucune demande de garantie légale justifiée, nous devons vous facturer les frais de traitement encourus. Une demande de garantie légale ne peut être acceptée que si une copie de la facture d'achat (avec la date d'achat) est jointe. Pour un traitement rapide de votre demande de service, veuillez joindre à votre demande une description détaillée du défaut ainsi que votre nom complet, votre adresse postale complète, votre adresse électronique et votre numéro de téléphone.

Si un produit défectueux retourné n'est plus fabriqué par LRP et que nous ne sommes pas en mesure de le réparer, vous recevrez à la place un produit au moins équivalent de la série suivante, en cas de demande de garantie légale justifiée.

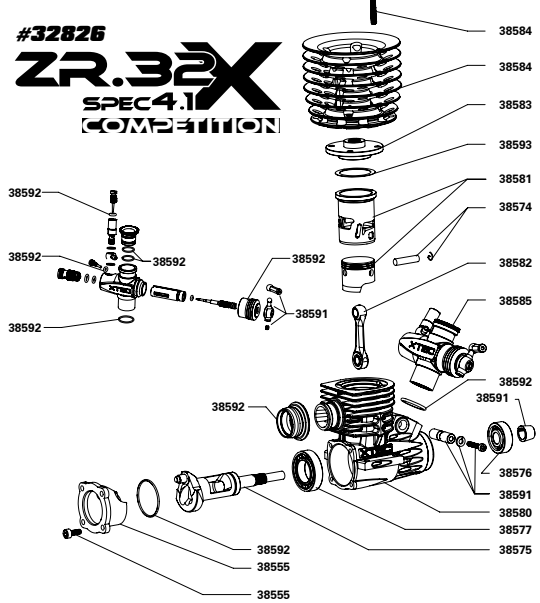
Les valeurs données par LRP concernant le poids, la taille ou autres doivent être comprises comme une indication. LRP n'assume aucune obligation formelle pour ces informations spécifiques, car les modifications techniques apportées dans l'intérêt du produit peuvent entraîner d'autres valeurs.

Service d'usine LRP : voir www.LRP.cc

Guide de dépannage		
Problème	Raison	Solution
Moteur ne démarre pas	Bougie de préchauffage défectueuse	- remplacer la bougie de préchauffage
	La bougie de préchauffage ne fonctionne pas correctement	- contrôler l'état de la bougie de préchauffage - contrôler de l'allumeur de la bougie de préchauffage
	Le moteur est réglé trop riche (trop de carburant, imbibé)	- vérifier les réglages du carburateur, répéter la procédure de réglage - retirer la bougie de préchauffage, recouvrir la culasse d'un chiffon et faire tourner le moteur à la boîte de démarrage pendant 5 secondes
	Le moteur est trop pauvre (trop peu de carburant)	- vérifier les réglages du carburateur - répétez la procédure de réglage
	Le moteur n'aspire pas le carburant	- vérifiez la ligne de carburant pour dommages éventuels - vérifiez les réglages du carburateur
	Saleté dans la conduite de carburant ou le carburateur	- nettoyer la conduite de carburant, nettoyer et vérifier le carburateur
Le moteur s'arrête peu de temps après que l'allumeur de la bougie de préchauffage a été débranché.	Conduite de carburant endommagée	- remplacer la conduite de carburant
	Bougie de préchauffage défectueuse	- remplacer la bougie de préchauffage
	Mauvais carburant	- Remplacer le carburant par du carburant frais et de type correct
	Mauvais réglage du carburateur	- vérifier les réglages du carburateur - répéter la procédure de réglage
	Bougie de préchauffage desserrée ou culasse	- resserrer la bougie de préchauffage ou la culasse
	Filtre à air sale ou vieux	- nettoyer ou remplacer le filtre à air
Les performances diminuent lorsque le moteur atteint la température de fonctionnement, ou le moteur cale de temps en temps.	Le moteur est réglé trop pauvre	- vérifier les réglages du carburateur - répéter la procédure de réglage
	Bougie de préchauffage défectueuse ou de type incorrect	- remplacer la bougie de préchauffage par une du type correct
	Le moteur est trop chaud	- la procédure de rodage n'est pas terminée - vérifier le nombre de cales
	Quantité de cales sous la chambre de combustion incorrecte	- vérifier le nombre de cales
	Mauvais réglage du carburateur	- ouvrir l'aiguille de bas régime (#2) de ¼ de tour et réajuster le régime de ralenti (#1) - régler le régime de ralenti (#1) plus bas
	Mauvaise bougie de préchauffage (trop chaude)	- utiliser une bougie de préchauffage avec un numéro plus élevé (ex. : passer de 4 à 5)
Le moteur reste bloqué à un régime élevé lorsque vous soulevez l'accélérateur.	Le nombre de cales sous la chambre de combustion n'est pas correct.	- vérifier le nombre de cales

Pièces de rechange

Référence	Description de la pièce de rechange
38555	ZR.32X Competition - Backplate
38574	ZR.32X Competition - Wrist Pin & Clips
38575	ZR.32X Competition - Crankshaft
38576	ZR.32X Competition - Ball Bearing Front (7 x 19 x 6mm)
38577	ZR.32X Competition - Ball Bearing Rear (14 x 25.4 x 6mm)
38580	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Crankcase
38581	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 7+1 Port Piston & Sleeve Set
38582	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Conrod
38583	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Burn Room
38584	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Cylinder Head incl. Screws
38585	ZR.32X Competition - PowerCarb4 15S-3 Slide Carburator incl. Venturi Inserts
38591	ZR.32X Competition - Various Parts Bag
38592	ZR.32X Competition - O-Ring Set
38593	ZR.32X Competition - Headshims (4 pcs)



Caro cliente,

grazie per aver scelto questo prodotto LRP Questo motore niro è un prodotto ad alte prestazioni - prestazioni senza compromessi con una facile regolazione! Le auguriamo tanto divertimento con il suo nuovo motore. Si prega di leggere attentamente questo manuale prima di utilizzare il motore LRP ZR.32X Competition per la prima volta. Contiene informazioni importanti per l'installazione, la sicurezza, l'uso e la manutenzione del prodotto. Questo vi proteggerà e preverrà danni al prodotto. Continuare a seguire il manuale di istruzioni per conoscere correttamente il vostro motore LRP ZR.32X Competition. Prendetevi il tempo necessario, perché otterrete molto più piacere dal vostro motore se lo conoscete a fondo.

Conservare il manuale e trasmetterlo ai successivi proprietari.

1. Specifiche

Dimensione del motore	.32 (5,24ccm)
Alesaggio	19,80mm
Corsa	17,00mm
Numero di porte	7 + 1 (7 x trasferimento, 1 x scarico)
Cuscinetto principale	Cuscinetti a sfera di precisione
Albero motore	Alesaggio 14,00mm / 9,50mm / albero SG / Scoop triplo turbo
Carter	Nero XTEC TD .32 Heavy-Duty Competition
Pistone	Legge ad alto contenuto di silicio appositamente alleggerita
Biella	A forma di cottello, alluminio extra forte, doppie boccole
Candeletta	Super Hot, stile Turbo, LRP Turbo WT4 (#35145) incluso
Carburatore	XTEC termico protetto PowerCarb4 15S-3 ago Carb, 9.0, 8.5 e 7.5mm inserti venturi inclusi
Uscita di potenza*	4,69 PS
Max. RPM*	35,300 RPM
Peso	350g
Adatto per	1/8 Offroad Monster Trucks e Truggy

*Le figure possono variare a seconda del carburante usato, della marmitta e della messa a punto.

2. Carburante

Non usare mai il carburante della stazione di servizio o quello dell'aviazione! Usare solo carburante fresco e di alta qualità per automodelli a due tempi. Per l'LRP ZR.32X Competition, il contenuto di nitrometano nel carburante non dovrebbe mai superare il 36%. Più alto è il contenuto di nitrometano, più alte sono le prestazioni e allo stesso tempo più breve è la vita del motore!

3. Filtro dell'aria

Un filtro dell'aria di qualità è molto importante per la vita del vostro motore. Non faccia mai funzionare il motore senza un filtro dell'aria, perché il danno permanente si verificherebbe immediatamente! Non dimenticate mai di cambiare il filtro dell'aria con un olio adatto prima dell'uso. Pulire il filtro dell'aria al più tardi dopo ogni decimo serbatoio. Sostituire il filtro dell'aria ogni 3 litri.

CONSIGLIO: Raccomandiamo il nostro filtro aria ovale LRP Highflow 2-Stage (#36565) in combinazione con l'olio per filtri aria LRP Hi-Flow (#36590).

4. Candela

Usate solo candeelette di tipo turbo (coniche) per questo motore. Controllatele regolarmente e non guidate mai con una candeletta usurata o vecchia, perché questo potrebbe danneggiare il vostro motore. Se il motore è troppo magro, le bobine delle candelette diventeranno opache. Devono essere sostituite al più tardi allora. I filamenti di una candeletta normale dovrebbero rimanere lucidi come il cromo. Se c'è un'usura eccessiva, si dovrebbe mettere una rondella extra di 0,10mm (0,004") sotto la camera di combustione. Ogni volta che avete problemi con il motore che si infiamma senza motivo apparente, la prima cosa da fare è cambiare la candeletta!

CONSIGLIO: Noi raccomandiamo le nostre candelette di alta qualità LRP Platinum/Iridium WorksTeam Turbo disponibili come WT4 (#35145) e WT3 (#35135).

5. Sistema di scarico

Non correre mai senza un tubo di risonanza perché questo causerà il surriscaldamento del motore e potrebbe danneggiarlo. Un buon tubo reso ha una grande influenza sulle caratteristiche di funzionamento e le prestazioni di un motore a due tempi.

CONSIGLIO: Per l'LRP ZR.32X Competition consigliamo il nostro sistema di scarico LRP Screamer-93 Off-Road ad alte prestazioni (#36255).

6. Distanza dalla testa

Raccomandiamo un gioco reale della testa (distanza tra il pistone e il bordo inferiore della camera di combustione quando il pistone è al punto morto superiore) secondo la tabella seguente.

Il gioco reale della testa è calcolato come segue:

Gioco reale della testa = Spessore guarnizione testa/rondella + 0.35mm (0.014")*

Iniziare con l'impostazione originale di 0.50mm (0.020") di spessori sotto la camera di combustione. Potrebbe essere necessario cambiare questo, per esempio se il contenuto di nitrometano è cambiato (vedi tabella) o a causa del layout della pista. Su piste grandi può essere vantaggioso installare un'altra rondella da 0,10mm (0.004") (#38593) per ottenere una maggiore velocità massima e risparmiare un po' di carburante. Tuttavia, questo vi darà un'accelerazione leggermente inferiore.

Contenuto nitro	16%	20%	25%	36%
Gioco reale della testa	0.75mm / 0.030"	0.75mm / 0.030"	0.85mm / 0.033"	0.85mm / 0.033"
Spessori per la testa	0.40mm / 0.016"	0.40mm / 0.016"	0.50mm / 0.020"	0.50mm / 0.020"

* (questo è dovuto alla costruzione interna del motore e alla compressione degli spessori della testa, quando la testa di raffreddamento è montata)

7. Carburatore

La regolazione di fabbrica corrisponde alla regolazione di rodaggio (verificarla prima del primo avvio). Per farlo, girare gli aghi fino in fondo (attenzione: non stringerli troppo!) e poi allentarli di nuovo ai giri indicati qui sotto.

Ago	#1 Minimo	#2 Basso RPM	#3 Regime medio	#4 Getto principale
Impostazione Run-In	1 3/4	2 1/2	1 1/4	3 1/2
Regolazione universale	1 3/4	2 1/8	1 1/4	2 1/8

Vite dell'acceleratore al minimo (#1):

Determina la quantità d'aria quando il carburatore è chiuso e serve come fermo meccanico per la valvola a farfalla. Girare in senso orario per una maggiore velocità del minimo e in senso antiorario per una velocità inferiore. Il carburatore dovrebbe essere aperto di circa 0,5 mm quando il servo dell'acceleratore è in posizione neutra.

Ago del minimo (#2):

Determina il flusso di carburante a bassi e medi regimi del motore. Girare in senso orario per un'impostazione magra e in senso antiorario per un'impostazione ricca.

Ago dei medi regimi (#3):

Dovrebbe sempre rimanere in posizione di riposo esattamente a filo con il corpo del carburatore e dovrebbe essere regolato solo da utenti esperti per una regolazione fine.

Ago del getto principale (#4):

Fondamentalmente determina il flusso di carburante (quando il carburatore è completamente aperto). Stesso senso di rotazione del #2.

Inserti Venturi:

Per influenzare la miscela carburante/aria, si possono usare diversi inserti venturi nel carburatore. Tre inserti venturi sono forniti con il motore: 9.0mm, 8.5mm e 7.5mm. 9.0mm dà la maggior potenza, 7.5mm risparmia la maggior parte del carburante.

8. Run-In

Il corretto rodaggio del vostro motore è un punto molto importante per assicurarvi la massima prestazione e durata. Prendetevi il vostro tempo e non abbiate fretta. Non usate un cavalletto di rodaggio, ma fate rodare il motore direttamente in macchina. Fate il rodaggio usando lo stesso carburante che intendete usare in seguito. Non è necessario un carburante speciale per il rodaggio. Se il motore non parte facilmente, potete allentare la candeletta di 1/2 giro per ridurre la compressione del motore. Tuttavia, non dimenticate di stringere di nuovo la candeletta dopo che il motore è in funzione!

Procedura:

- Avviare il motore con l'impostazione Run-In (ci deve essere molto fumo che esce dallo scarico).
- Lasciare il motore al minimo per 1 serbatoio di carburante per riscaldare il motore. Se necessario, aumentare leggermente il minimo con la vite di accelerazione del minimo in modo che il motore non si fermi.
- Ora guida l'auto per 6 serbatoi completi (circa 1L). L'auto sarà lenta e fiacca a causa dell'impostazione ricca del carburatore. Questo è normale e importante.
- ATTENZIONE: Non svuotare completamente il serbatoio in modo che il motore non rimanga senza carburante. Non lasciate che il motore vada troppo su di giri, girate al massimo a metà dell'acceleratore.
- Il motore non deve essere né troppo freddo né troppo caldo durante il periodo di rodaggio.
- 70-90°C (160-195°F) è perfetto.
- Lasciar raffreddare completamente il motore dopo questa procedura di rodaggio.

9. Messa a punto

Una regolazione troppo ricca non danneggerà il vostro motore. Tuttavia, assicurati di non usare MAI un'impostazione troppo magra. Quindi, iniziate sempre con una regolazione ricca e poi riducete il motore. Non cercate mai di regolare un motore freddo, fate girare il motore per almeno 2-3 minuti prima di fare qualsiasi regolazione!

Riassunto della procedura di regolazione:

- Impostare il minimo (#1) leggermente più alto del normale.
- Iniziare la regolazione del motore con un'impostazione troppo ricca.
- Regolare prima l'ago del getto principale (#4).
- Poi regolare l'ago del basso numero di giri (#2).
- Regolare nuovamente il minimo (#1).

Procedura dettagliata del processo di regolazione:

- Regolare il minimo (#1) in modo che il motore non vada in stallo (leggermente aumentato).
- Quando si guida, iniziare con un'impostazione troppo ricca dell'ago del getto principale (#4) (ci deve essere molto fumo che esce dallo scarico).
- Girare l'ago del getto principale (#4) in senso orario in piccoli incrementi (1/8 di giro) per smagrire il motore.
 - Il vostro obiettivo è che il motore raggiunga il massimo del giri sul rettilineo.
 - Aprire l'ago del getto principale (#4) di nuovo 1/8 di giro quando si è raggiunto questo punto. Questa dovrebbe essere l'impostazione perfetta per l'ago del getto principale.
 - Se l'ago del getto principale (#4) è impostato troppo magro, il motore si surriscalda e non accelera in modo pulito. Fermarsi immediatamente se questo accade e aprire l'ago del getto principale (#4) di un 1/4 di giro.

- VALORE DI RIFERIMENTO:
Temperatura del motore = 175°F (80°C) + temperatura ambiente!

- Ora regolate lo spillo dei bassi regimi (#2) per i bassi regimi. Guidate per 2 minuti e fermate la macchina vicino a voi, girate al minimo per 5 secondi e accelerate forte. Il motore dovrebbe arricchirsi un po' da fermo (il minimo diminuisce) ma accelerare ancora forte. Se si ferma durante i 5 secondi, controllate quanto segue:
 - Se il minimo diminuisce e poi si ferma, la lancetta dei giri bassi (#2) è ancora troppo ricca.
 - Se il minimo aumenta durante il minimo, lo spillo dei bassi regimi (#2) è troppo magro. Questo può essere dovuto al fatto che il minimo è troppo alto, la frizione non si stacca correttamente e si perde l'accelerazione in uscita dalle curve. Se il minimo è troppo basso, il motore potrebbe bloccarsi all'inizio o alla fine del rettilineo (quando si solleva l'acceleratore).
- Ora regolate lo spillo dei medi regimi (#3) per i medi regimi. Guidate per 2 minuti e fermate la macchina vicino a voi, girate al minimo per 5 secondi e accelerate forte. Il motore dovrebbe arricchirsi un po' da fermo (il minimo diminuisce) ma accelerare ancora forte. Se si ferma durante i 5 secondi, controllate quanto segue:
 - Se il minimo diminuisce e poi si ferma, la lancetta dei giri medi (#3) è ancora troppo ricca.
 - Se il minimo aumenta durante il minimo, lo spillo dei medi regimi (#3) è troppo magro. Questo può essere dovuto al fatto che il minimo è troppo alto, la frizione non si stacca correttamente e si perde l'accelerazione in uscita dalle curve. Se il minimo è troppo basso, il motore potrebbe bloccarsi all'inizio o alla fine del rettilineo (quando si solleva l'acceleratore).

Come misurare la temperatura del motore:

- Termometro a infrarossi: Misurare direttamente dopo aver guidato. Tenere il termometro direttamente sopra il motore e misurare all'apertura della candeletta.

10. Dopo la corsa

Usare l'olio speciale after run per mantenere il motore dopo la guida. L'olio after run aiuta l'avvio successivo e protegge il motore dalla ruggine. Usate solo olio after-run fatto apposta per i motori RC. Non usare olio al silicone o simili, perché questo danneggerà il tuo motore.

Noi raccomandiamo il nostro olio After-Run LRP (#37910), che si dovrebbe usare regolarmente dopo la corsa.

Procedura:

Far girare il serbatoio completamente vuoto al minimo fino a quando non c'è più carburante (provare a riavviare il motore diverse volte). Poi, mettere alcune gocce di olio „after-run“ nel carburatore aperto, così come nel foro della candeletta della testa del motore. Lasciate girare il motore per 5 secondi sulla cassetta di avviamento. Fatto.

11. Manutenzione

Trattate il vostro motore con cura e mantenetelo regolarmente. A causa delle velocità estremamente elevate che questo motore raggiunge, qualsiasi problema può causare gravi danni. Tutte le parti mobili all'interno del motore sono soggette ad usura. Quindi è necessario prestare attenzione se il pistone, la camicia o la biella sono usurati e devono essere sostituiti. Quando si sostituisce una parte, controllare che tutte le altre parti siano in buone condizioni. La camicia e il pistone devono sempre essere sostituiti insieme e la procedura di rodaggio secondo 8. Fase di rodaggio deve essere eseguita di nuovo.

Alcune cose importanti:

- Pulire bene l'esterno del motore prima di aprirlo. Ogni pezzo di polvere o sporco che entra nel motore può causare danni.
- Controllare regolarmente la biella. Se avete intenzione di sostituirla, controllate anche che il perno dell'albero motore sia rotondo e in buone condizioni. In caso contrario, sostituite anche l'albero motore.
- Quando rimontate il motore, assicuratevi che ogni parte sia assolutamente pulita e usate un po' d'olio (l'olio post-funzionamento va bene per questo) per lubrificare le parti.
- Assicuratevi che tutte le parti siano installate nell'orientamento corretto, specialmente il pistone, la camicia e la biella. Vedi anche la vista esplosa. Il „foro di lubrificazione“ della biella deve essere rivolto in avanti (verso il carburatore).
- Prima di montare la camera di combustione, controllate attentamente di aver montato tutte le rondelle!
- Stringere le viti con una chiave esagonale. Non stringere completamente le viti, ma prima stringere solo leggermente tutte le viti. Poi stringere le viti alternativamente a croce. Fate attenzione a non stringere troppo le viti!

Procedure di riparazione / garanzia limitata

I prodotti di Lautenbach Racing Products GmbH (di seguito denominata „LRP“) sono realizzati secondo i più severi criteri di qualità. Concediamo la garanzia legale per i difetti di produzione e di materiale che erano presenti al momento della consegna del prodotto. Non siamo responsabili per i tipici segni di usura. Questa garanzia non si applica ai difetti che sono dovuti ad un uso improprio, alla mancanza di manutenzione, all'intervento di terzi o a danni meccanici.

Ciò vale in particolare in caso di:

- Smontaggio del motore da parte del cliente
- Qualsiasi modifica al motore da parte del cliente
- Ruggine nel motore, polvere o sporco nel motore
- Difetti nel motore dovuti a difetti delle candelette
- Surriscaldamento
- Graffi nel motore dovuti a polvere o sporcizia
- Acqua nel carburante
- Procedura di rodaggio errata
- Pistone difettoso, a causa di un blocco improprio del pistone
- Porta di scarico difettosa, a causa di un blocco improprio del pistone
- Difetti dovuti all'alto numero di giri del motore senza carico

I danni o la perdita di prestazioni dovuti ad una cattiva gestione e/o ad un sovraccarico non sono un difetto del prodotto.

Se pensate che questo prodotto abbia un difetto, controllate prima tutti gli altri componenti del vostro modello e, se necessario, fate riferimento alla guida agli errori del prodotto per escludere altre fonti di malfunzionamento ed errori di funzionamento. Se il prodotto non mostra alcun malfunzionamento quando viene controllato dal nostro servizio di assistenza o se non esiste una richiesta di garanzia legale giustificata, dovremo addebitarvi i costi di elaborazione sostenuti. Una richiesta di garanzia legale può essere accettata solo se viene allegata una copia della ricevuta di acquisto (con la data di acquisto). Per una rapida elaborazione del suo caso di assistenza, la preghiamo di allegare una descrizione dettagliata del difetto e il suo nome e cognome, indirizzo postale completo, e-mail e numero di telefono.

Se un prodotto restituito è difettoso non è più prodotto da LRP e non siamo in grado di ripararlo, riceverete invece un prodotto almeno equivalente della serie successiva, in caso di una richiesta di garanzia legale giustificata.

I valori forniti da LRP in merito a peso, dimensioni o altro sono da intendersi come una linea guida. LRP non si assume alcun obbligo formale per tali informazioni specifiche, in quanto le modifiche tecniche apportate nell'interesse del prodotto possono comportare altri valori.

Servizio in fabbrica LRP: vedi www.LRPcc

Trouble shooting guide		
Problema	Motivo	Soluzione
	Candeletta difettosa	- sostituire la candeletta
	La candeletta non funziona correttamente	- controllare lo stato della candeletta - controllare l'accenditore della candeletta
	Il motore è impostato troppo ricco (troppo carburante, inzuppato)	- controllare le regolazioni del carburatore, ripetere la procedura di regolazione - togliere la candeletta, coprire la testa del cilindro con un panno e far girare il motore sulla cassetta di avviamento per 5 secondi
Motore non si avvia	Il motore è troppo magro (troppo poco carburante)	- controllare le regolazioni del carburatore - ripetere la procedura di regolazione
	Il motore non aspira il carburante	- controllare il tubo del carburante per possibili danni - controllare le regolazioni del carburatore
	Sporcizia nel tubo del carburante o nel carburatore	- pulire il tubo del carburante, pulire e controllare il carburatore
	Tubo del carburante danneggiato	- sostituire il tubo del carburante
	Candeletta difettosa	- sostituire la candeletta
	Cattivo carburante	- sostituire il carburante con un nuovo e corretto tipo di carburante
	Cattiva regolazione del carburatore	- controllare le regolazioni del carburatore - ripetere la procedura di regolazione
	Candeletta allentata o testa del cilindro	- stringere la candeletta o la testa del cilindro
	Filtro dell'aria sporco o vecchio	- pulire o sostituire il filtro dell'aria
	Motore troppo magro	- ripetere la regolazione del carburatore - ripetere la procedura di regolazione
Le prestazioni diminuiscono quando il motore raggiunge la temperatura d'esercizio, o il motore si ferma di tanto in tanto	Candeletta difettosa o tipo sbagliato	- sostituire la candeletta con una del tipo corretto
	Il motore gira troppo caldo	- la procedura di rodaggio non è completata
	Quantità di spessori sotto la camera di combustione non corretta	- controllare il numero di spessori
	Cattiva regolazione del carburatore	- aprire lo spillo del minimo (#2) di 1/4 di giro e regolare nuovamente il minimo (#1) - regolare il minimo (#1) più basso
Il motore si blocca ad un alto numero di giri quando si alza l'acceleratore	Candeletta sbagliata (troppo calda)	- usare una candeletta con un numero più alto (per esempio passare da 4 a 5)
	Quantità di spessori sotto la camera di combustione non corretta	- controllare il numero di spessori

Pezzi di ricambio

Numero d'ordine	Descrizione del pezzo di ricambio
38555	ZR.32X Competition - Backplate
38574	ZR.32X Competition - Wrist Pin & Clips
38575	ZR.32X Competition - Crankshaft
38576	ZR.32X Competition - Ball Bearing Front (7 x 19 x 6mm)
38577	ZR.32X Competition - Ball Bearing Rear (14 x 25.4 x 6mm)
38580	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Crankcase
38581	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 7+1 Port Piston & Sleeve Set
38582	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Conrod
38583	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Burn Room
38584	ZR.32X Competition - Spec. 4.1 Cylinder Head incl. Screws
38585	ZR.32X Competition - PowerCarb4 15S-3 Slide Carburator incl. Venturi Inserts
38591	ZR.32X Competition - Various Parts Bag
38592	ZR.32X Competition - O-Ring Set
38593	ZR.32X Competition - Headshims (4 pcs)

italiano
Non è un giocattolo. Non adatto a ragazzi sotto i 14 anni. Conservare il prodotto fuori dalla portata di bambini piccoli. Attenersi alle seguenti avvertenze per non danneggiare il prodotto e per non farne decadere la garanzia. La mancata osservanza delle presenti avvertenze può provocare danni a cose e persone e causare lesioni gravi! Non lasciare il prodotto incustodito quando è acceso, in funzione o sotto tensione. In caso di guasto ciò potrebbe causare fiamme al prodotto o in prossimità di esso. I motori a combustione producono gas di scarico dannosi per la salute. Tra essi si annovera il monossido di carbonio, la cui inalazione può essere letale. Evitare pertanto motore solo all'aperto o in luoghi ben aerati. I motori a combustione producono inoltre inquinanti nocivi durante il funzionamento. Evitare l'uso prolungato in spazi chiusi e ventilati male. Non tentare in alcun caso di arrestare con le dita o un motore in movimento.

Nederlandse
Geen speigeld. Niet geschikt voor kinderen onder 14 jaar. Product buiten het bereik van kinderen bewaren. Volg beslist de navolgende instructies op, omdat deze het product kunnen vernielen en uw garantie uitsluiten. Het niet naleven van deze instructies kan materiële en persoonlijke schade en zwaar persoonlijk letsel veroorzaken! Laat het product nooit zonder toezicht zolang het ingeschakeld, in gebruik of met een stroombron is verbonden. In het geval van een defect kan dit tot brand aan het apparaat en de omgeving leiden. Verbrandingsmotoren produceren uitlaatgassen, die schadelijk voor de gezondheid zijn. Een daarvan is koolmonoxide, dat bij inademen tot de dood kan leiden! Gebruik uw motor daar waar alleen buiten is toegestaan. Verbrandingsmotoren en aanbouwdelen worden niet beschermd tegen brand. Aanpakken van verbrandingsverbrandingen leiden. Rechtop niet aan lo

LRP
BLUE IS BETTER

Lautenbach Racing Products GmbH
Hanfweissenstraße 15
73614 Schorndorf
Deutschland

 The crossed-out wheeled bin means that within the European Union the product must be taken to a separate collection at product end-of-life. Do not dispose these products as **unsorted municipal waste**.

