

RADIO CONTROLLED ELECTRIC POWERED RACING BUGGY

OFF-ROAD RACER

OPTIMA PRO 4WD

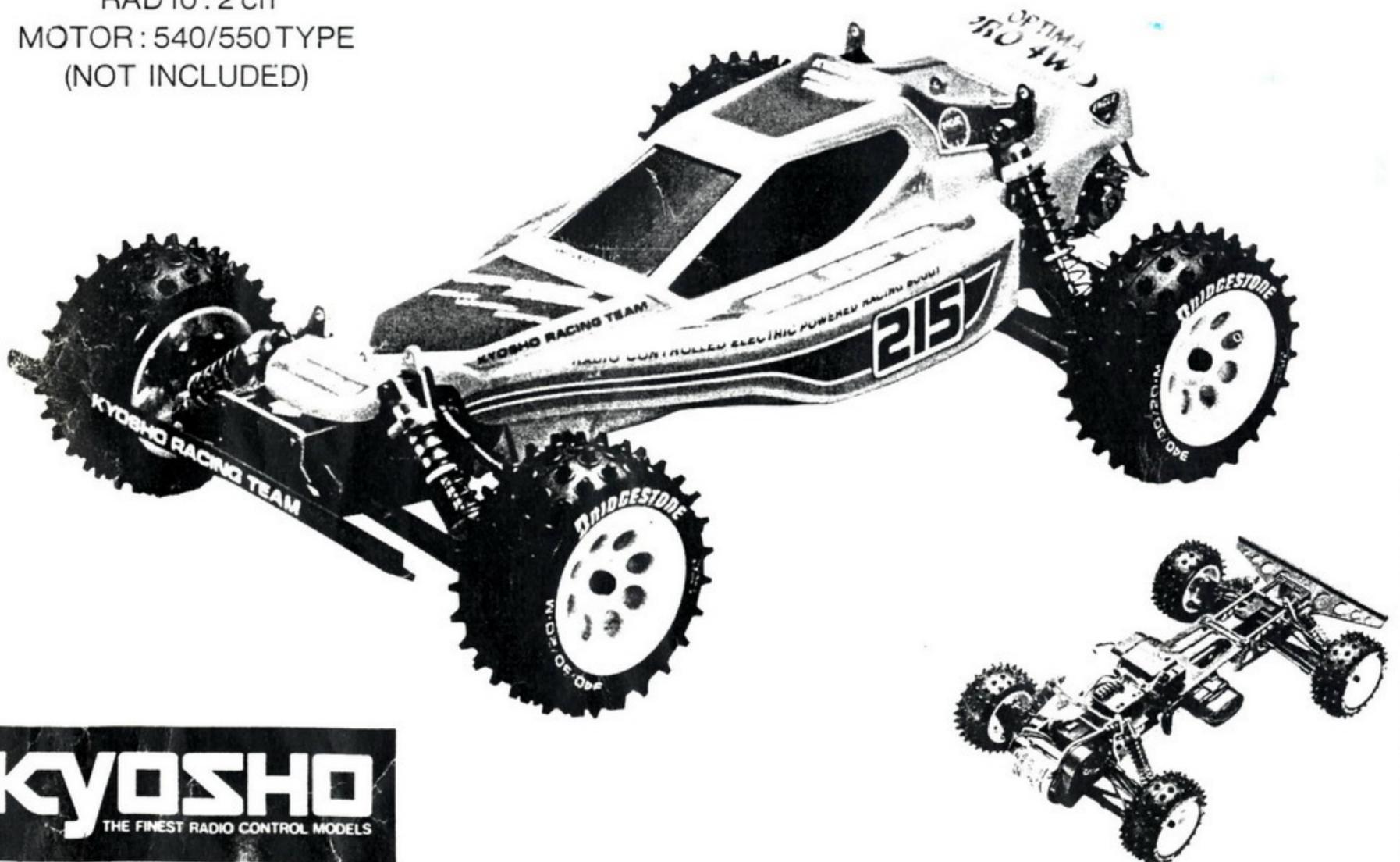
- EXTRA-LENGTH FRONT/REAR WISHBONE/PARALLEL-ARM SUSPENSION FOR LONG WHEEL TRAVEL AND MAXIMUM STABILITY.
- SUPER-EFFECTIVE OVERSIZE OIL-FILLED SHOCK ABSORBERS FOR BEST SUSPENSION ACTION.
- SUPERB HANDLING, EVEN AT THE HIGH SPEED POSSIBLE WITH A 7.2V BATTERY.
- FOUR WHEEL DRIVE FOR GETTING MAXIMUM POWER TO THE WHEELS. LIGHT, STRONG CHAIN DRIVE SYSTEM. SHIELED FROM DUST.
- TOP QUALITY MATERIALS, SELECTED FOR STRENGTH AND LIGHTNESS. ALLOY ALUMINUM CHASSIS.
- EASY ASSEMBLY AND ADJUSTMENT. SIMPLE MAINTENANCE.

1:10 SCALE

BATTERY : 7.2V-1200mAh

RAD10 : 2 ch

MOTOR : 540/550 TYPE
(NOT INCLUDED)



KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

KIT NO. 3029

OFF-ROAD RACER

OPTIMA PRO 4WD

Zum Betrieb des Fahrzeugs unbedingt erforderliches Zubehör
(Nicht im Baukasten enthalten)



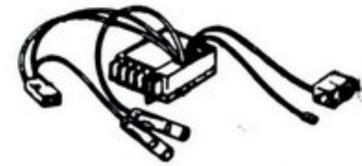
Sender



1 Servo



Empfänger



elektr. Fahrtregler

Fernsteuerung

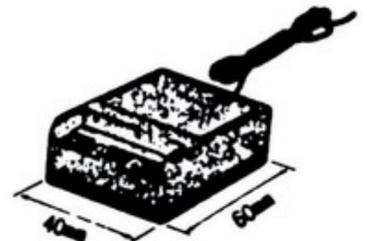
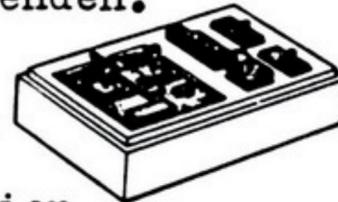
Zum Betrieb Ihres Buggies benötigen Sie eine handelsübliche 2-Kanal Fernsteuerung im 27MHz bzw. im 40 MHz Bereich.

Diese Anlage beinhaltet 2 Servos in Standardgröße bzw. in Mini- Ausführung. Aus Platzgründen sollten Sie auf keinen Fall größere Servos verwenden.

Es wird ein Servo für die Lenkung benötigt, und ein Servo wird für die Geschwindigkeitsreglung - vorwärts- rückwärts- Fahrt benötigt.

Die Fernsteuerung kann mit Einmalbatterien betrieben werden, sollte jedoch im eigenen Interesse mit Wiederaufladbaren Ni-Cad- Mignonzellen betrieben werden, weil nach der vierten Aufladung der Mignonzellen sich die Anschaffung bereits rentiert hat.

Servo



Fahrakku

Zum optimalen Betrieb des Buggies Optima benötigen Sie einen 7,2 Volt Sinterakku, weil diese schnellladefähig sind.



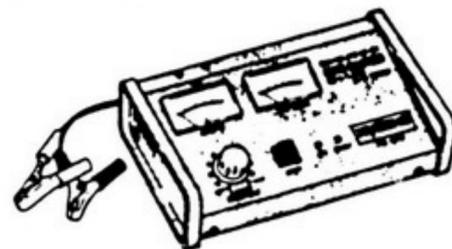
Nebenstehend sehen Sie einen 7,2V Sinterakku von Kyosho mit dem Sie hervorragende Fahrleistungen erzielen können.

Üblicherweise erzielt man maximale Fahrzeiten mit einer Akkuladung von maximal 10 Minuten, ja im harten Rennbetrieb je nach Motortyp bis maximal 3 Minuten. Es ist deshalb ratsam, will man länger fahren, sich mehrere Akkus anzuschaffen.

Eine weitere Lösung, die sich anbietet ist ein Schnellladegerät, welches aus der Kfz- Batterie gespeist wird. Unten abgebildet finden Sie eines der hervorragendsten Autoladegeräte.

Es ist speziell auf die Kyosho Akkus abgestimmt, und was sehr wichtig ist, es lassen sich auch fast alle im Handel üblichen Akkus damit optimal laden.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach dem Kyosho-Lader Typ No.1848.

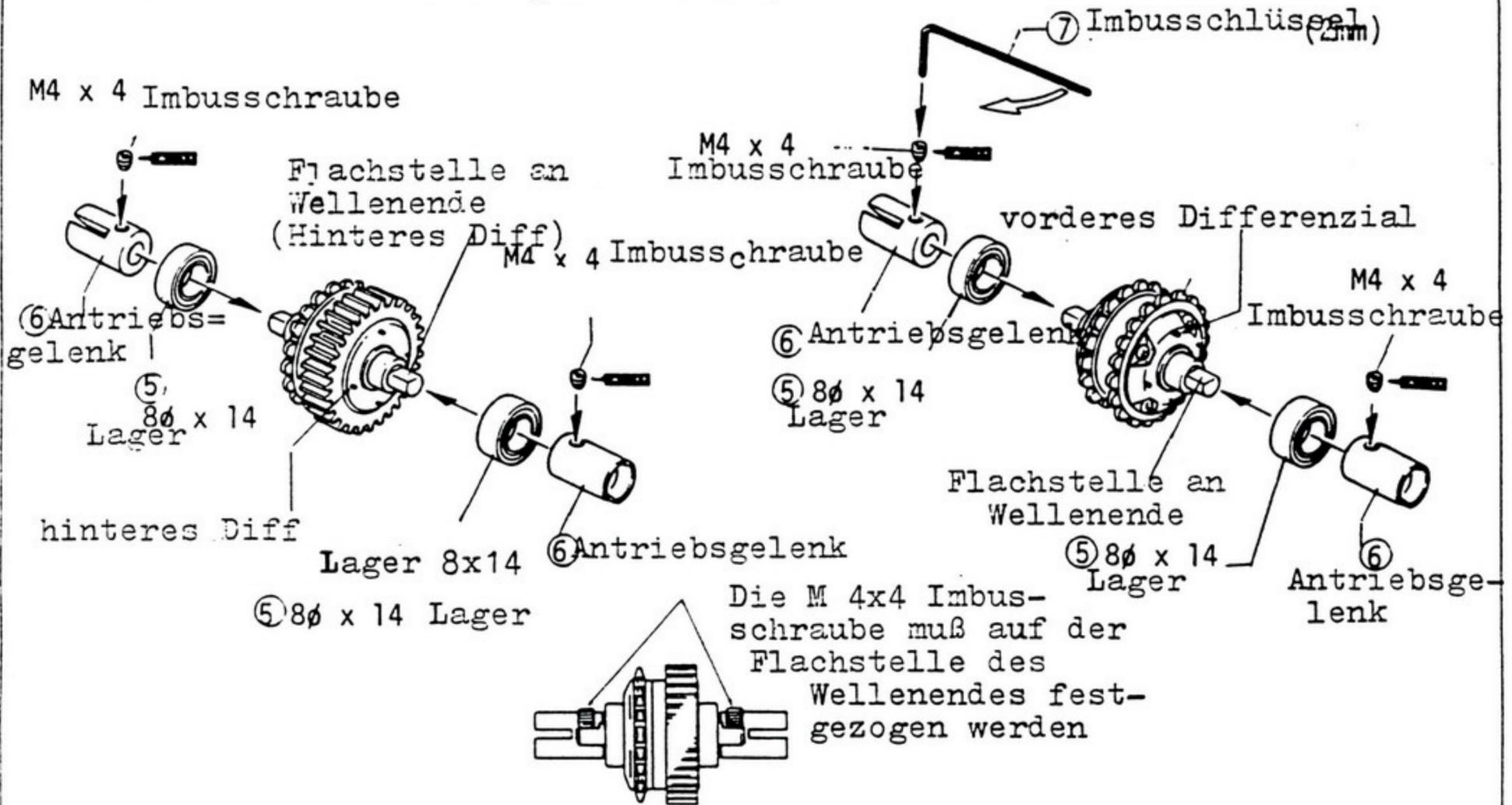


Die Fahrzeit Ihres Buggies ist entscheidend von der Ladequalität des Akkus und des Ladegerätes abhängig.

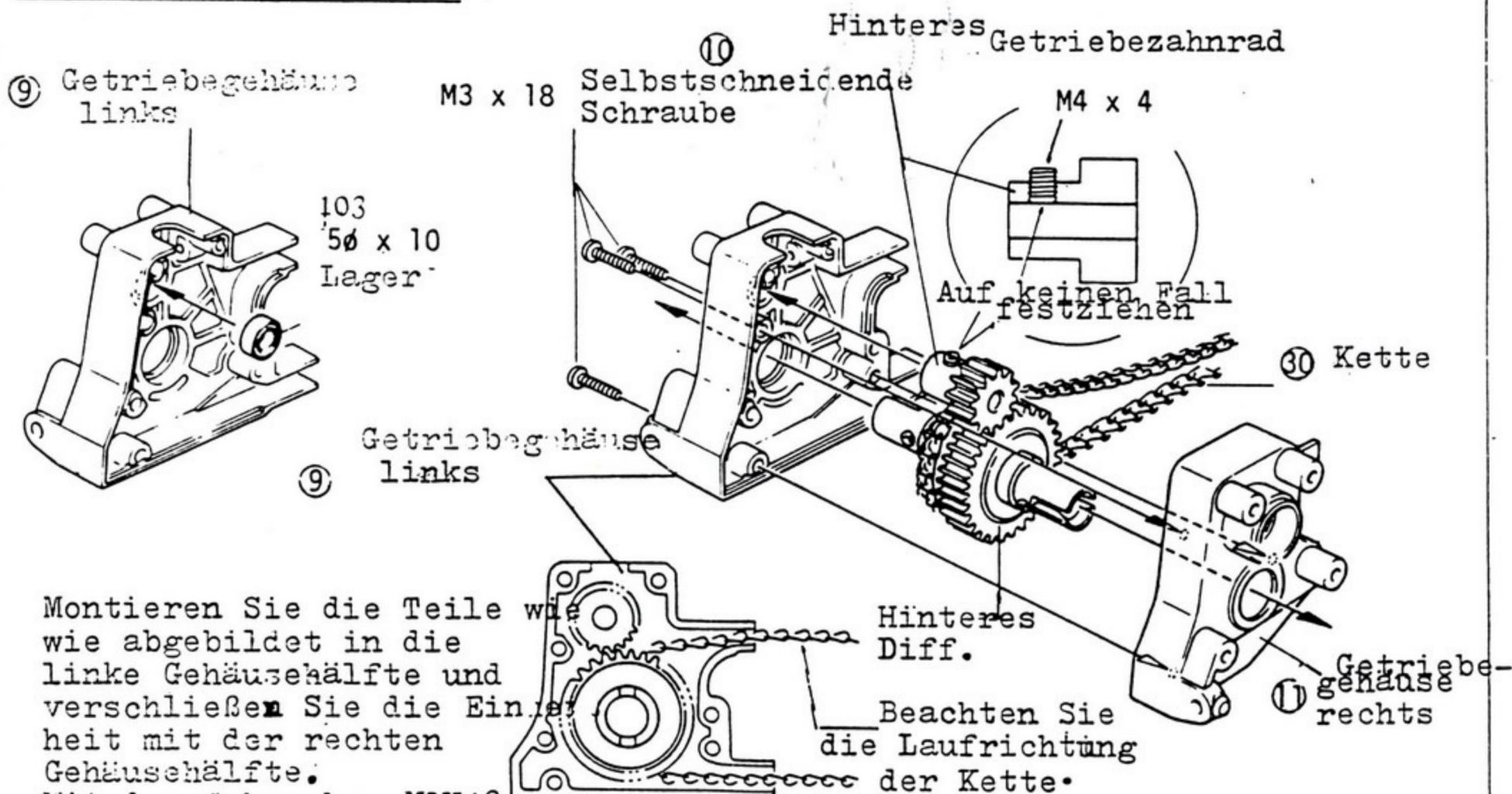
No. 1848

Montage der Antriebsgelenke

Gemeinsame Darstellung von Vorder- und Hinterdiff. gemäß Seite 29



2 Montage der hinteren Getriebeeinheit



Montieren Sie die Teile wie wie abgebildet in die linke Gehäusehälfte und verschließen Sie die Einheit mit der rechten Gehäusehälfte. Mit den Schrauben M3X18 beide Gehäusehälften zusammenschrauben

Hinteres Diff und Getriebezahnrad niemals mit Fett oder Öl in Verbindung bringen.

Montage der Getriebeaufhängung

M3 x 45 Verbindungsschrauben

M3 Federringe

④ Hintere Platte (L)

⑤ Abstandshalter

③ Hintere Platte (R)

M3x45 Schraube

M3 x 8 Schraube
(vorläufig nur ganz leicht anziehen)

M3 X45 Schrauben in die entsprechenden Gewinde der hinteren Platte (R) unter Zugabe von Schraubensicherung einschrauben.

③ Hintere Platte (R)

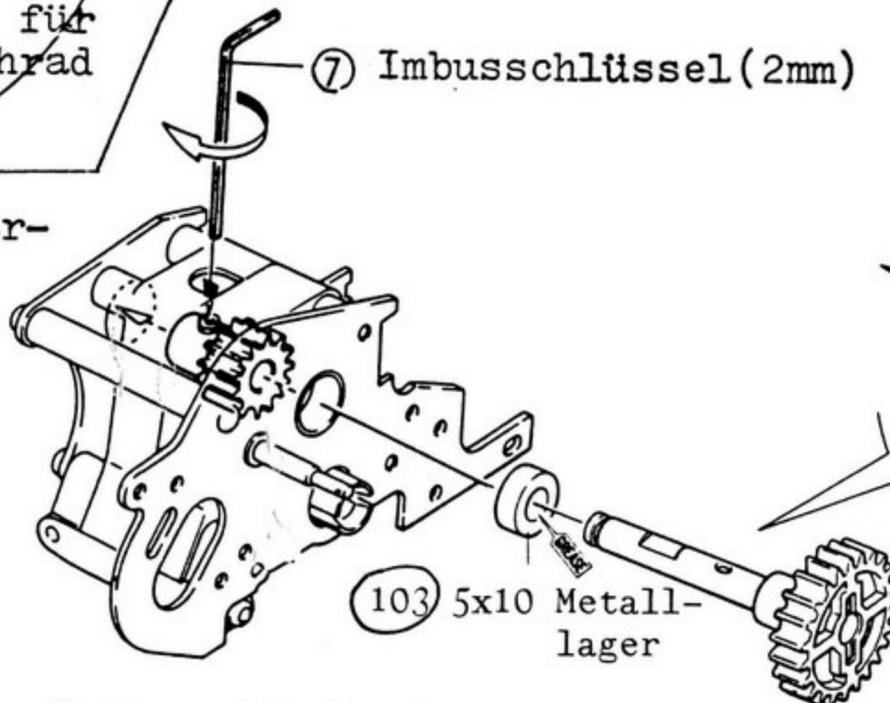
M3x8 Schraube

② Welle für Hauptzahnrad

M3 x 8 Schraube

⑦ Imbusschlüssel (2mm)

4 Montage des Primärzahnrales im Heckantrieb



⑤ Gegenzahnrad

② G.z. Welle

⑨ 2φ x 11 Stift

⑩ 5x10 Metall-lager

Primärzahnrad auf der Welle mittels 2mm Imbusschraube befestigen.
Unbedingt Schraubensicherungslack verwenden, um ein Lösen der Imbusschraube zu vermeiden.

5 Montage der hinteren Stoßdämpferaufhängung

①7 Hinterer Stoßdämpferhalter

M3 x 16 Schraube
(untere Löcher verwenden)

①6 M3 Kugelkopf
(silber)

M3 Mutter

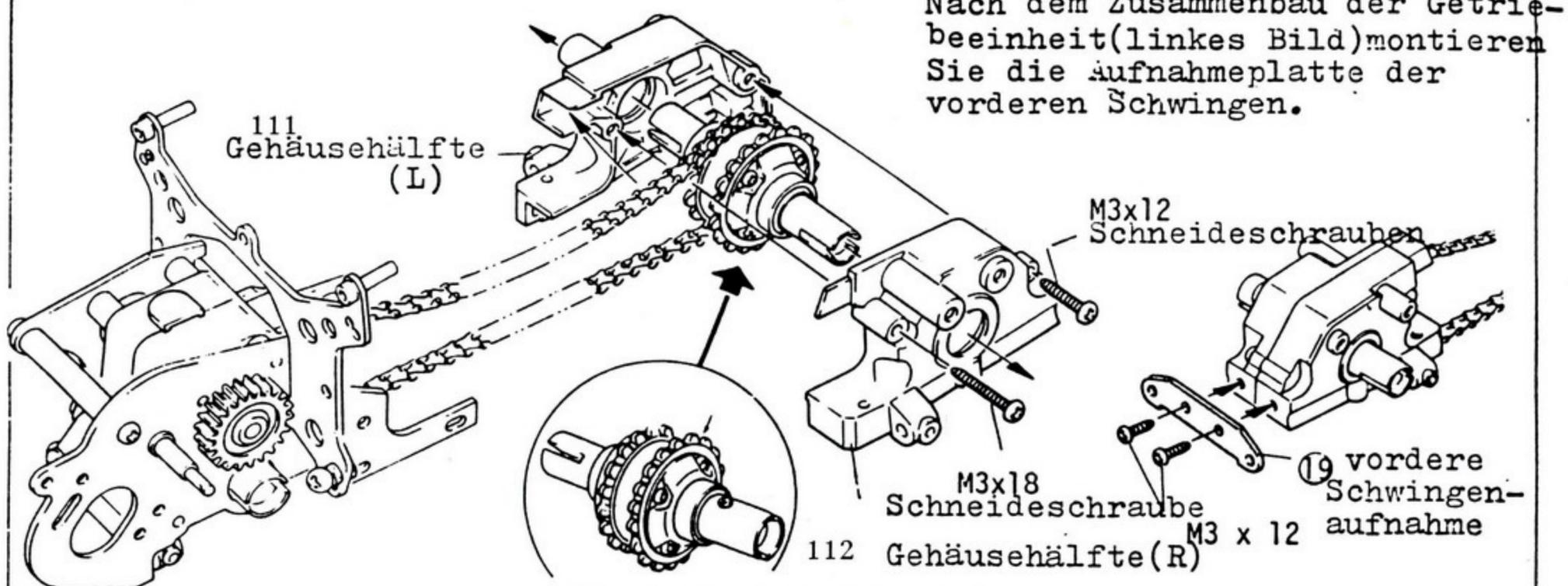
(Mittleres Loch)
M3 Mutter

M3 Mutter

①8 Verschlusskappe
(eindrücken wie abgebildet)

M3 x 12 Schneideschrauben

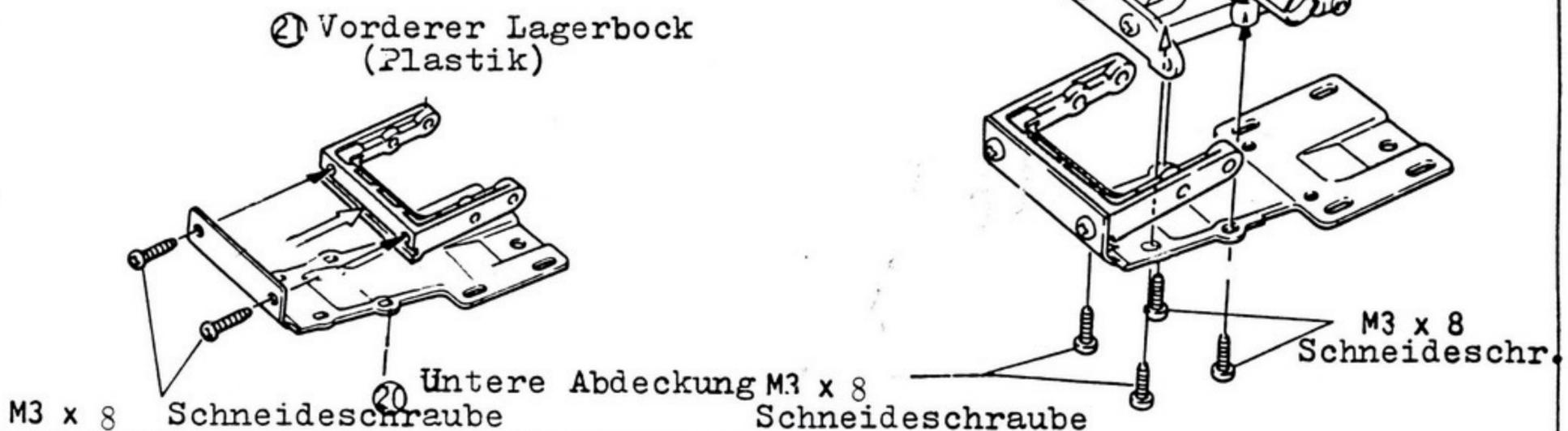
6 Montage des vorderen Getriebes



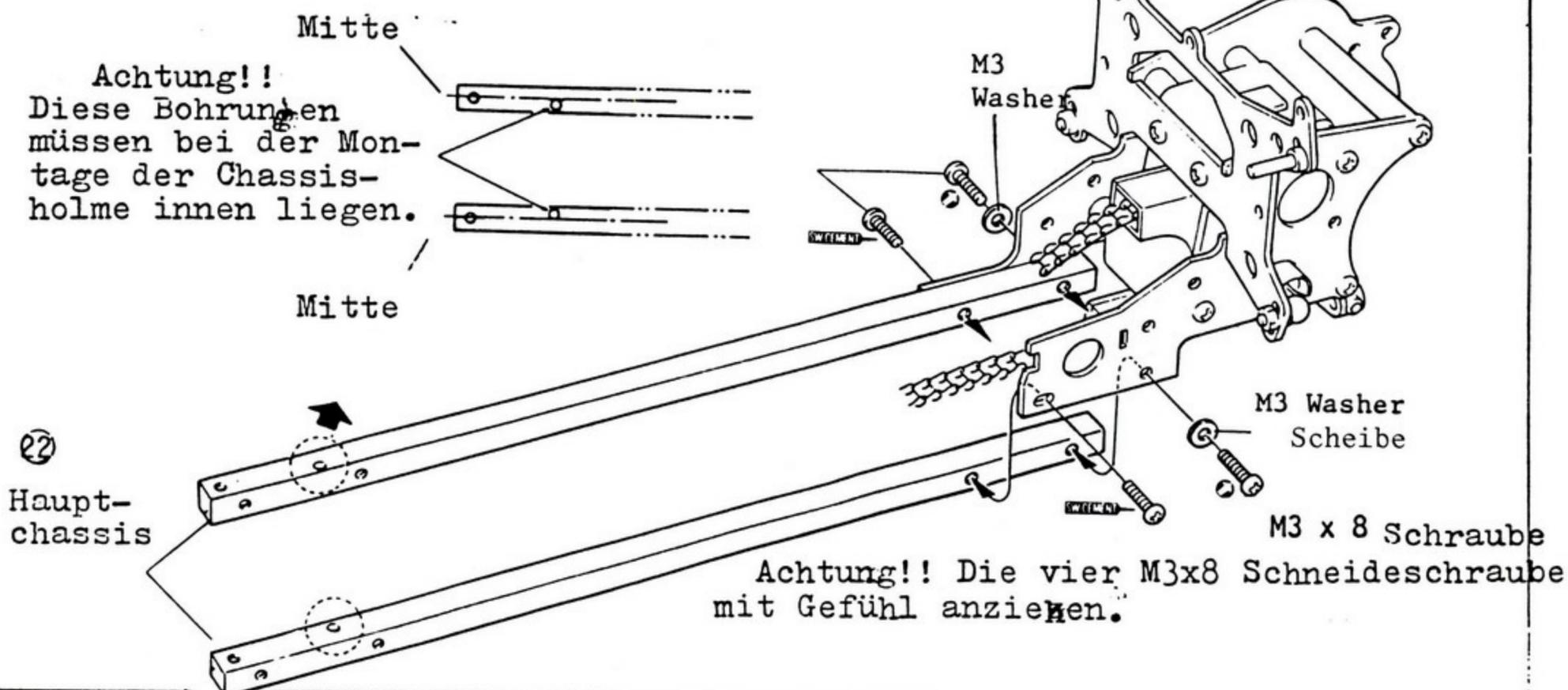
Achtung!
Die Zahnräder niemals mit Öl oder Fett in Verbindung bringen!!

2 Kettenradsorten sind verwendbar; 18 und 19 Zähne. Standardmäßig verwenden wir allerdings nur 18 Zähne.

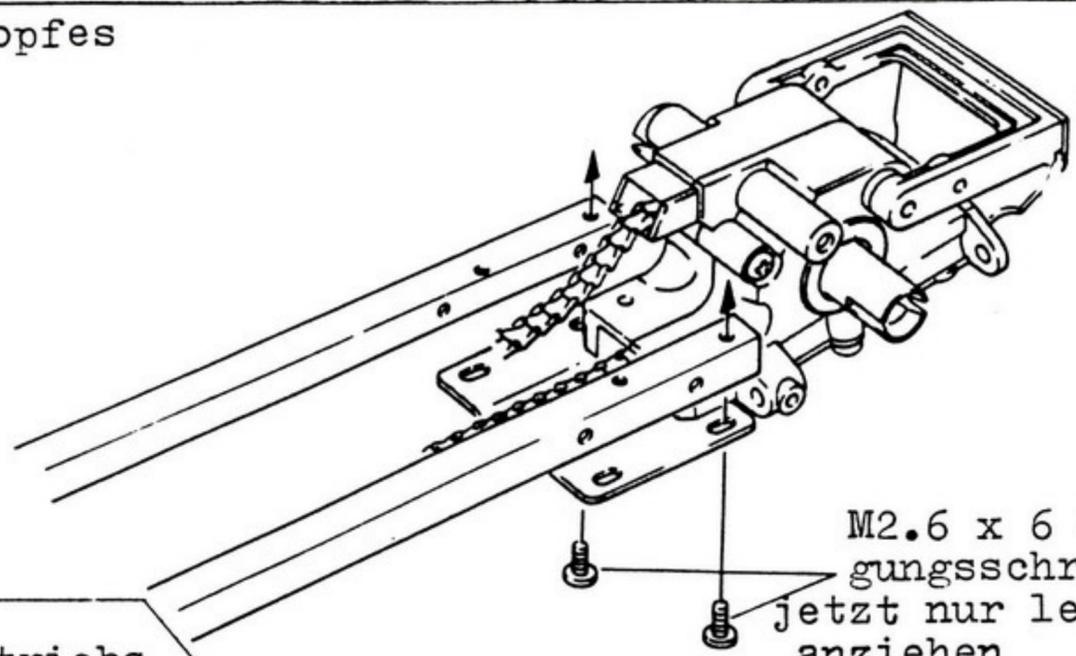
7 Montage der unteren Aufnahmeplatte



8 Montage der hinteren Platte

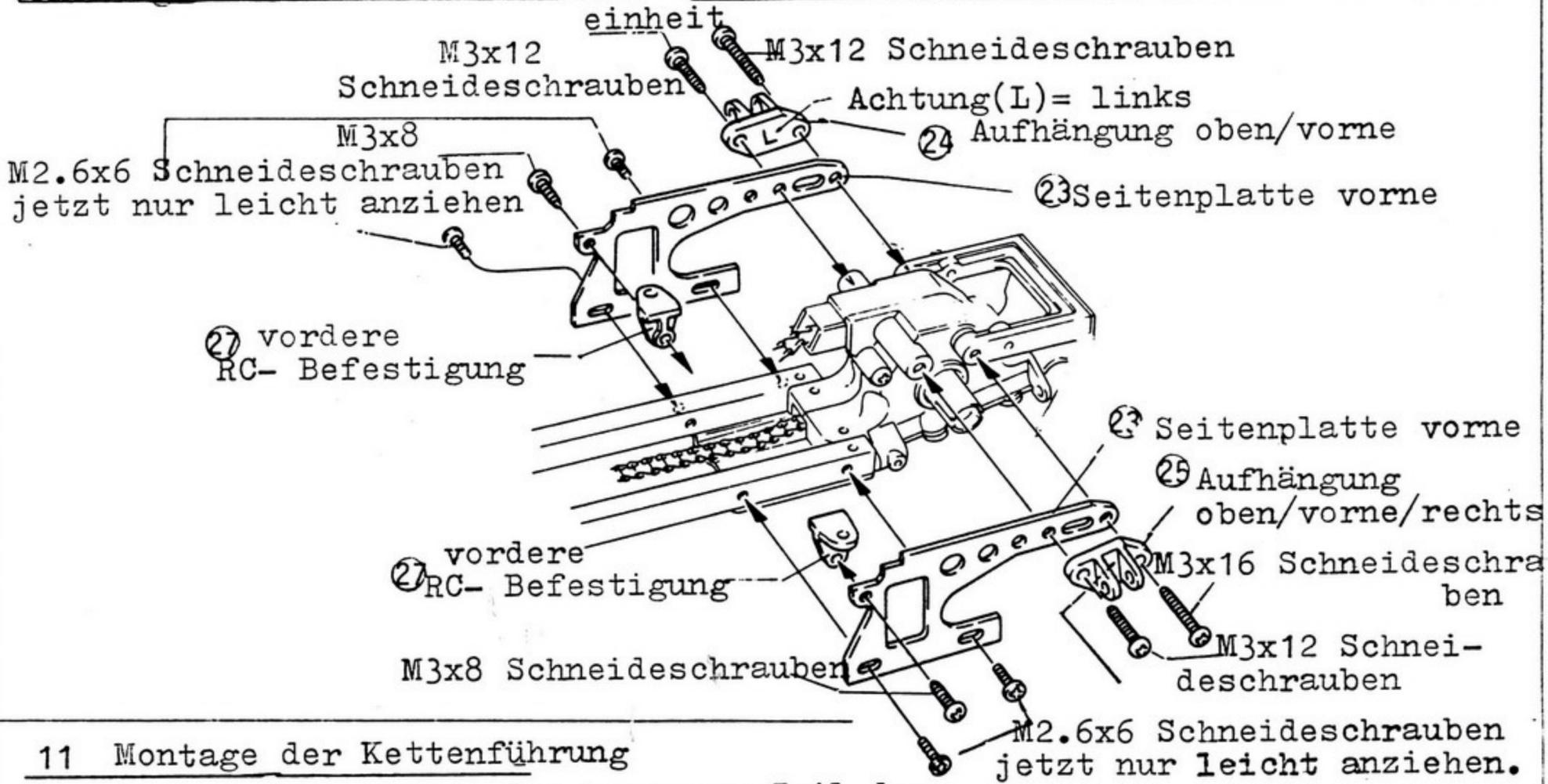


9 Montage des Antriebskopfes



M2.6 x 6 Befestigungsschrauben
jetzt nur leicht anziehen

10 Montage der vorderen Antriebseinheit



M3x12 Schneideschrauben

M3x12 Schneideschrauben

Achtung(L)= links

24 Aufhängung oben/vorne

M2.6x6 Schneideschrauben
jetzt nur leicht anziehen

M3x8

23 Seitenplatte vorne

27 vordere RC-Befestigung

23 Seitenplatte vorne

25 Aufhängung oben/vorne/rechts

27 vordere RC-Befestigung

M3x16 Schneideschrauben

M3x8 Schneideschrauben

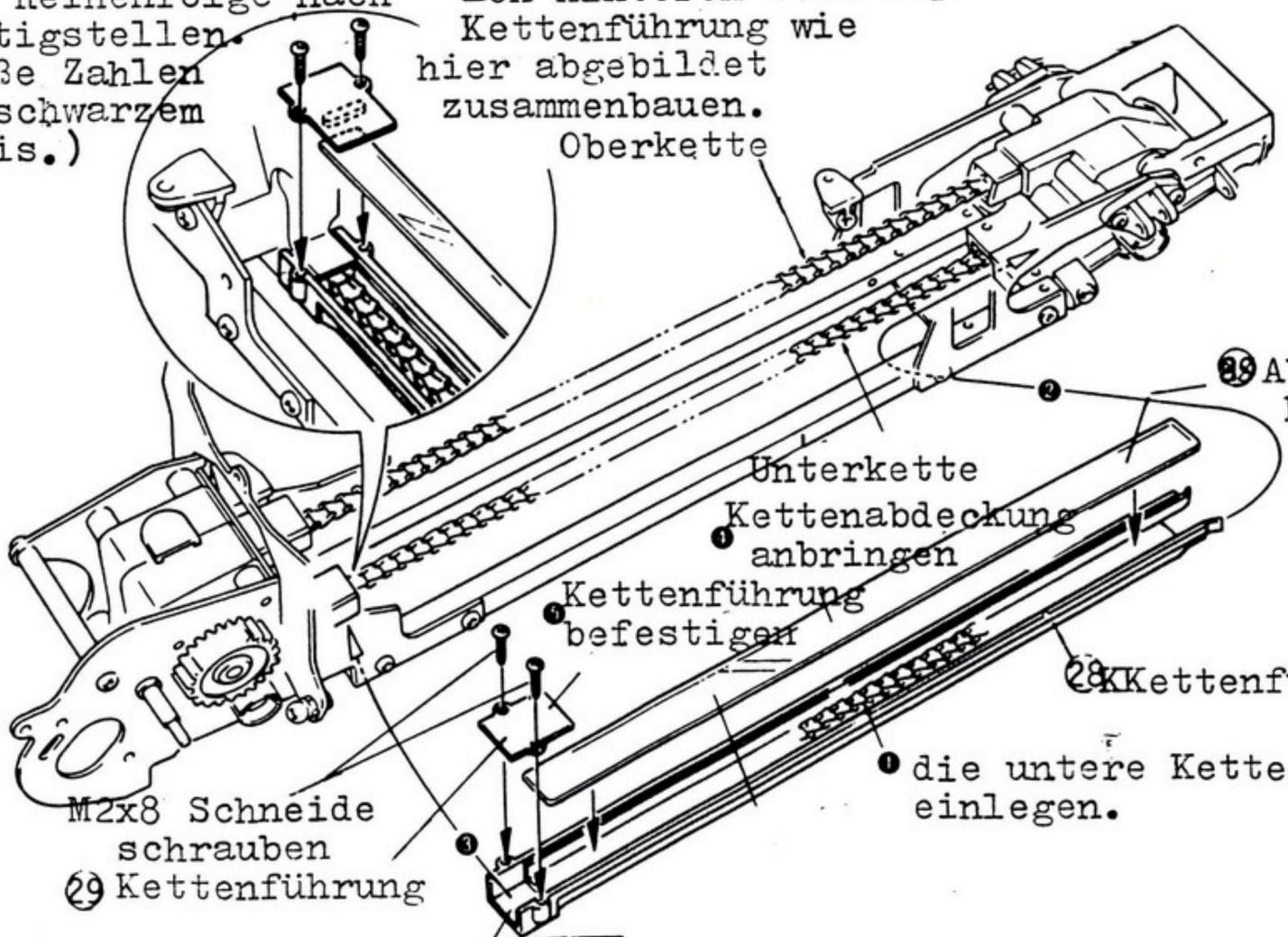
M3x12 Schneideschrauben

M2.6x6 Schneideschrauben
jetzt nur leicht anziehen.

11 Montage der Kettenführung

Der Reihenfolge nach fertigstellen.
(weiße Zahlen in schwarzem Kreis.)

Den hinteren Teil der Kettenführung wie hier abgebildet zusammenbauen.



Oberkette

26 Abdeckung des Kettenkastens

Unterkette

Kettenabdeckung anbringen

Kettenführung befestigen

28 Kettenführung

die untere Kette hier einlegen.

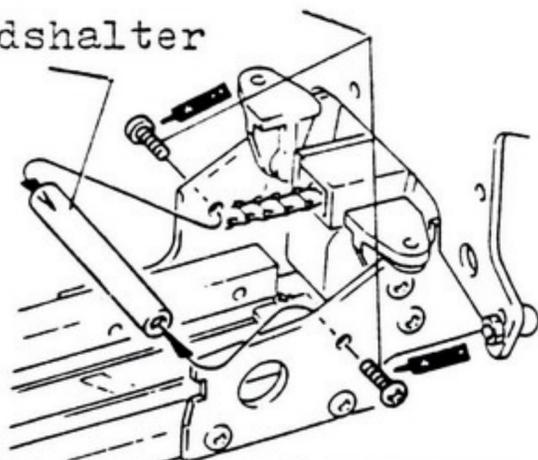
M2x8 Schneideschrauben

29 Kettenführung

12 Anbringung des Abstandshalters

M3x8 Schraube

35 Abstandshalter



Wenn man die vier M3x45 Schrauben am Getriebe löst, läßt sich der Abstandshalter viel leichter einbauen.

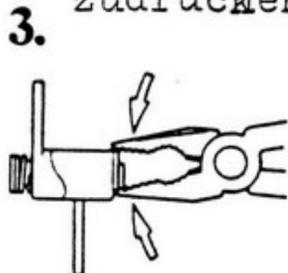
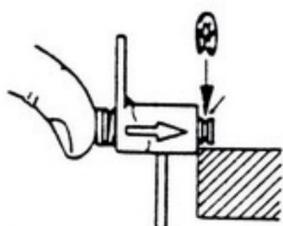
13 Zusammenbau des Servo-Überlastungsschutzes

Zusammenbau des Servoschutzes A

Mit Kombizange zudrücken.



2. C-Clip in die Nut drücken



31 Rundkopfmutter.

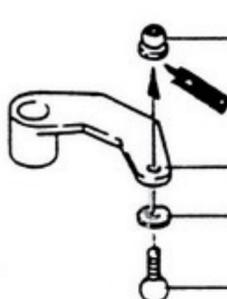
34 Servoschutz
2.6 Scheibe
(schwarz)
M2.6 Kugelkopf.
(schwarz)

M2.6 Befestigungsschraube.

37 Servo-Überlastungsschutz
.....1 Satz

C-Clip

Zusammenbau des
Servoschutzes B



31 Rundkopfmutter

35 Servoschutz B

Scheibe M2.6 (schwarz)

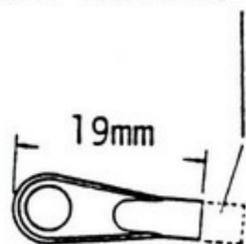
102 M2.6 Kugelkopf (schwarz)

14 Einbau der Servoschützer

Spurstangenköpfe mit Innengewinde

Auf 19mm kürzen

1.



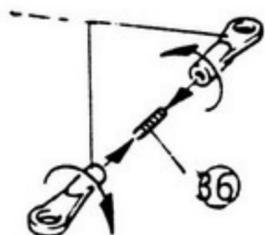
32 Welle für Schutz(A)

33 Welle für Schutz (B)

Spurstange
wie unten links
vorbereitet.

37

2.



93 Halter für
Servo Schutz.

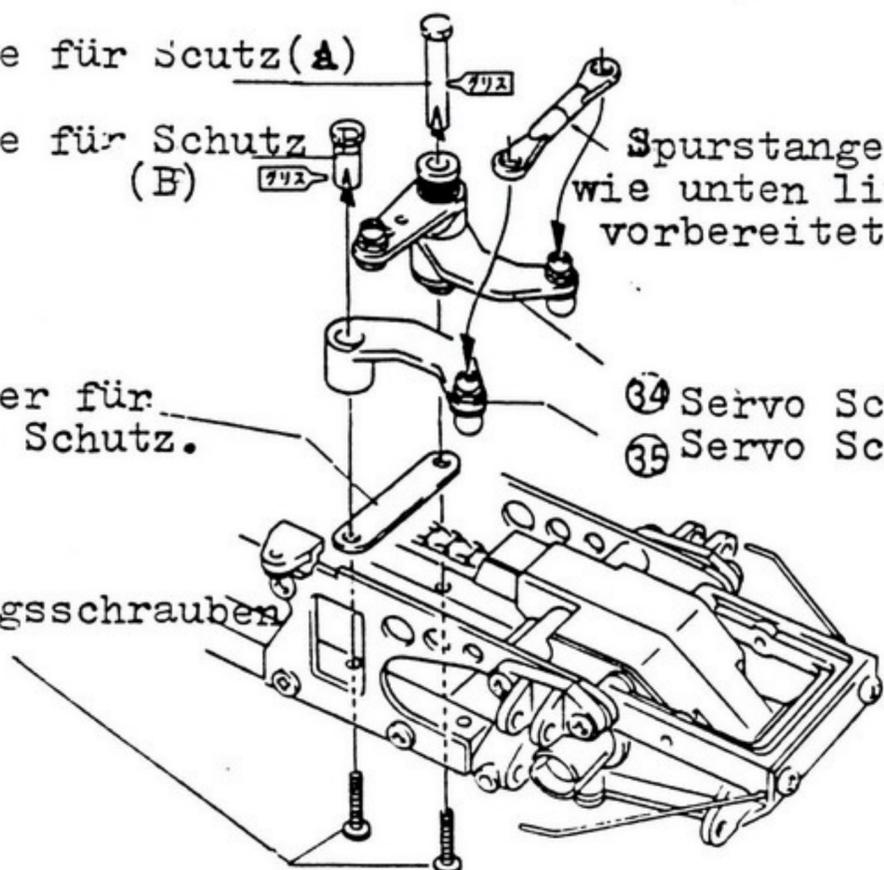
34 Servo Schutz A

35 Servo Schutz B

M2.6x15
Befestigungsschrauben



etwa 38mm
Außenmaß



15 Zusammenbau Achsschenkel

8 Plastik-lager

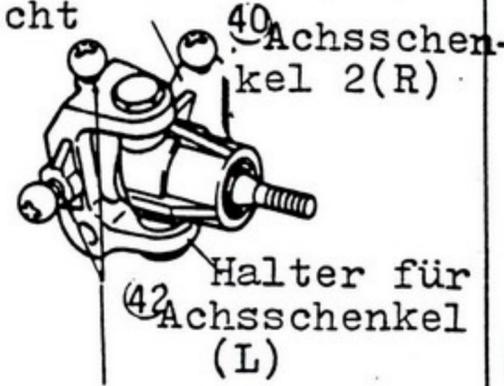
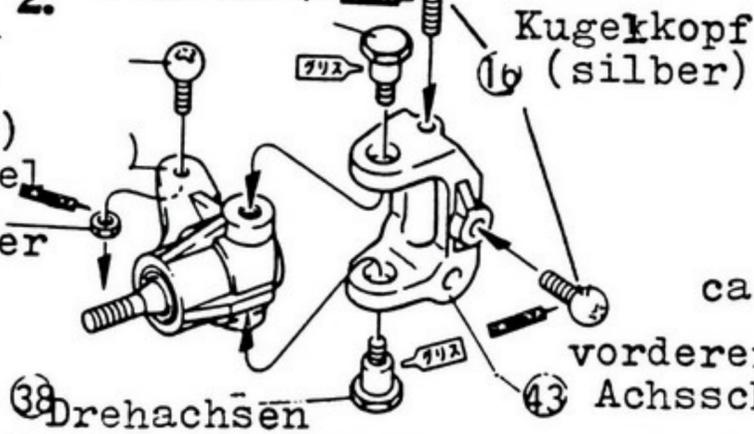
41 Radachse vorne

Beim Anbauen der Achsschenkel an das Fahrgestell ist zu beachten, daß rechts und links nicht vertauscht wird.

1.

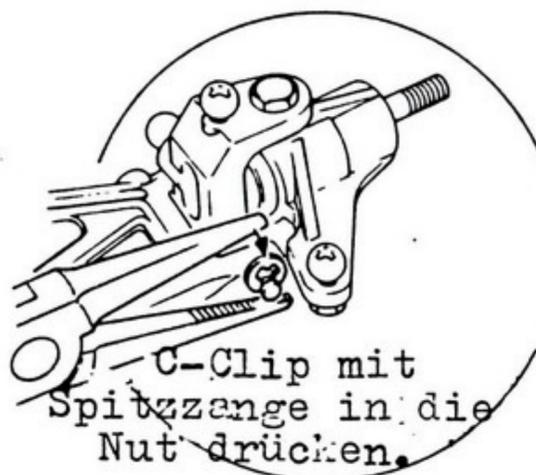


2. Drehachsen



ca. 1mm herausstehen lassen.

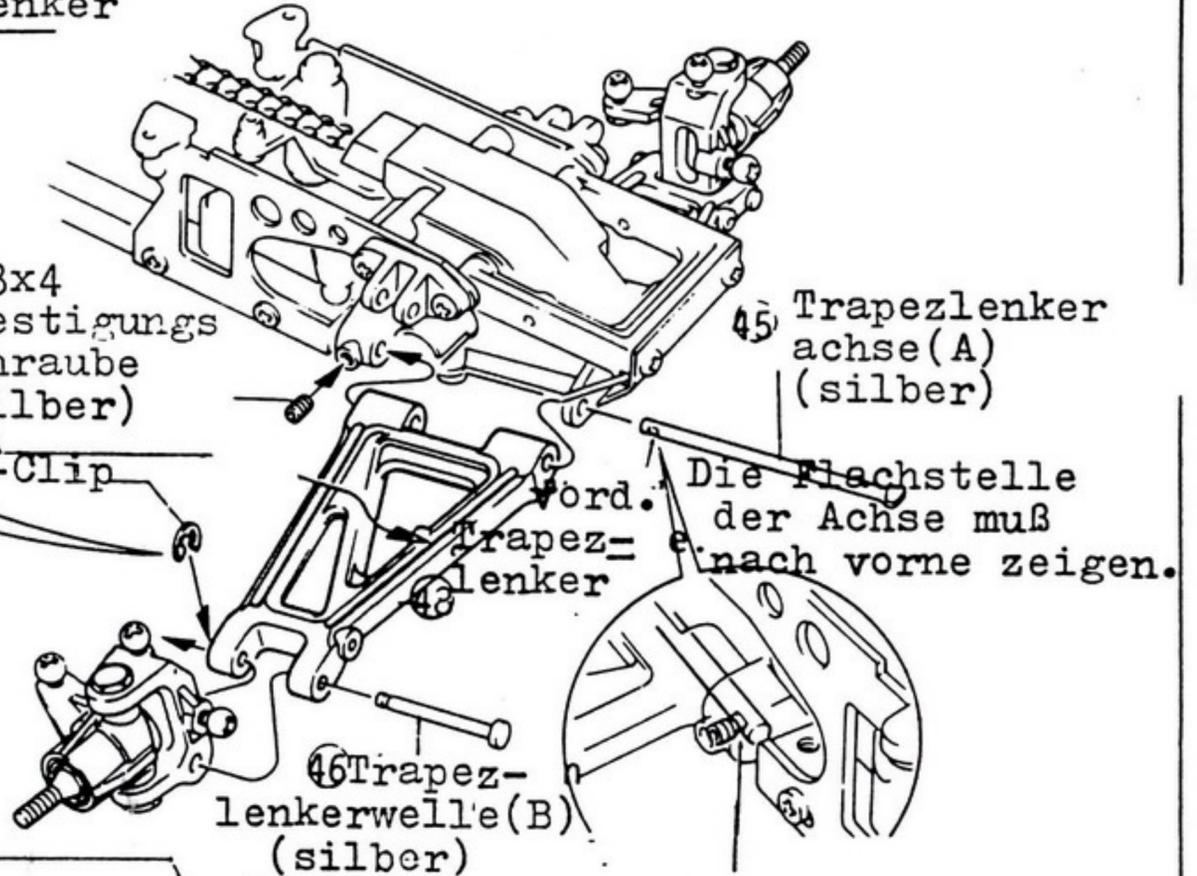
16 Anbau der vorderen Trapezlenker



C-Clip mit Spitzzange in die Nut drücken.

M3x4 Befestigungsschraube (silber)

44 C-Clip



45 Trapezlenkerachse (A) (silber)

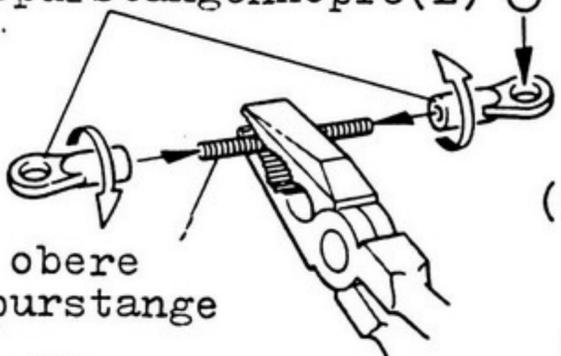
Die Flachstelle der Achse muß nach vorne zeigen.

17 Montage der oberen Spurstangen

Es werden zwei Spurstangen benötigt.

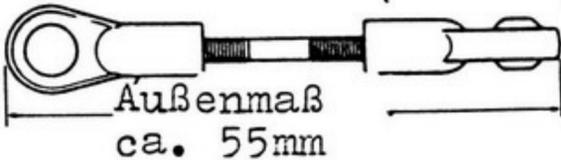
Die Wellen so einbauen, daß die M3 Befestigungsschrauben auf die Flachstelle der Welle treffen.

50 Spurstangenköpfe(L) 49



(49) 5.8 Kugel

61 obere Spurstange



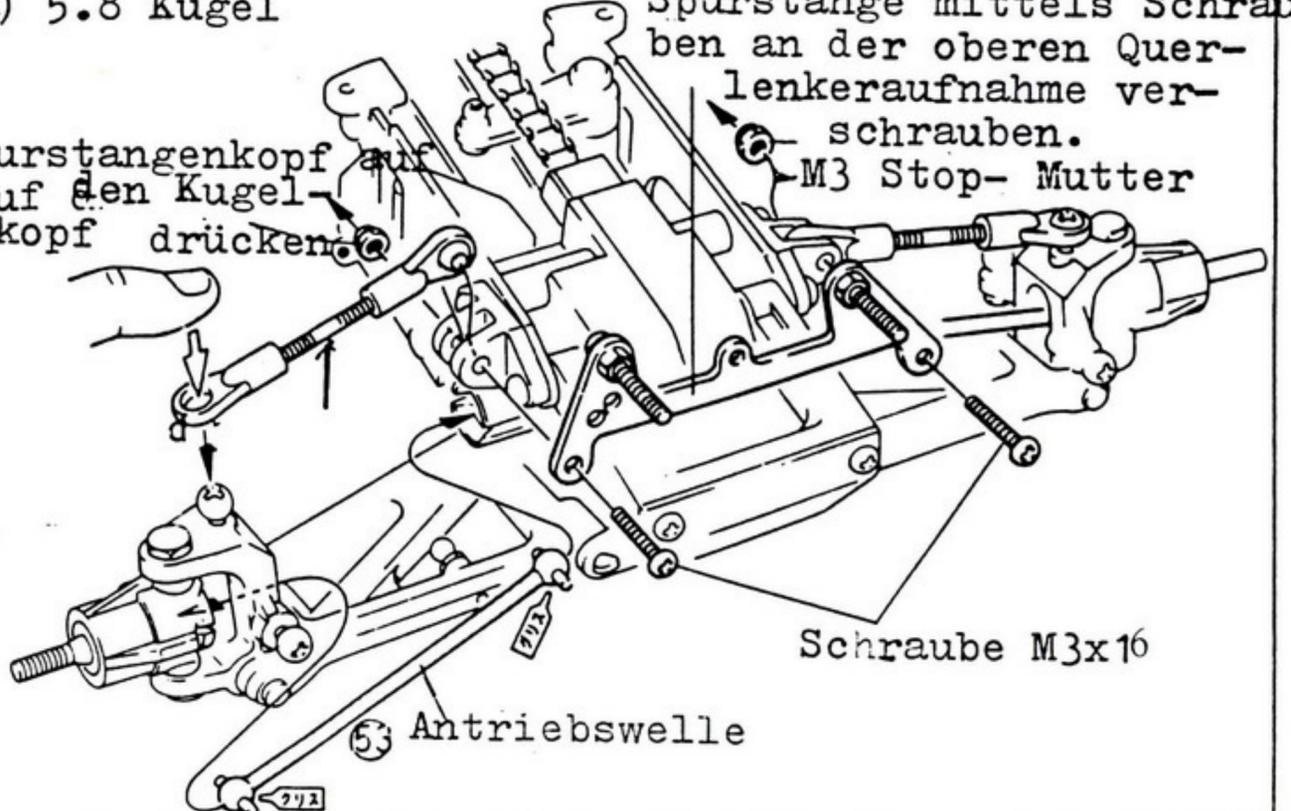
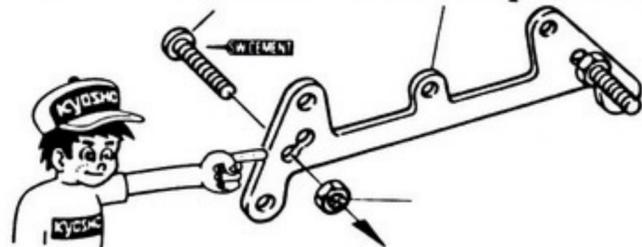
Außenmaß ca. 55mm

Spurstangenkopf auf den Kugelkopf drücken

Den vorbereiteten Stoßdämpferhalter mit der oberen Spurstange mittels Schrauben an der oberen Querlenkeraufnahme verschrauben.

M3 Stop-Mutter

52 Vorderer Stoßdämpferhalter
M3x16 Schraube

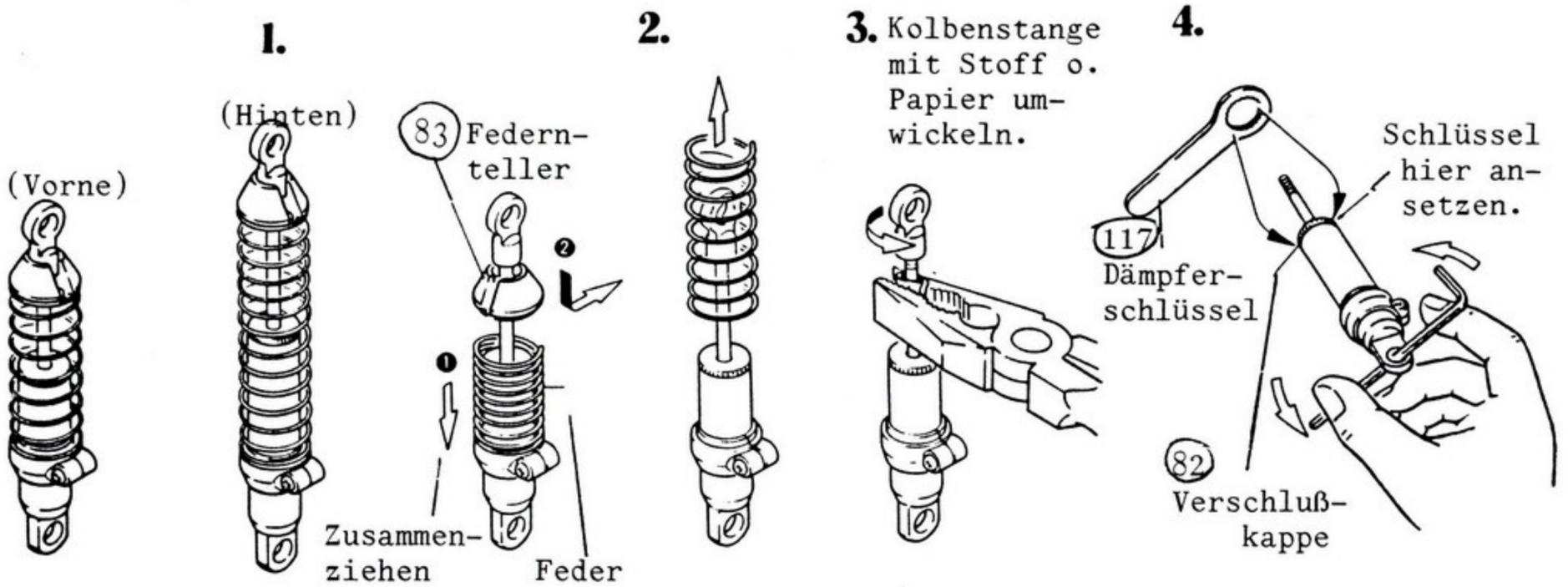


Schraube M3x16

53 Antriebswelle

18 Zusammenbau der Stoßdämpfer

Die Dämpfer sind zwar werksseitig zusammengebaut, müssen aber zum Befüllen mit Öl nochmals zerlegt werden. Achten Sie dabei darauf, daß Sie die Teile der vorderen und hinteren Dämpfer nicht durcheinander bringen.



1. Ziehen Sie die Feder zusammen und entfernen Sie den Federteller.

2. Feder abziehen.

3. Halten Sie die Kolbenstange mit einer Kombizange fest und entfernen Sie das Dämpferauge durch abdrehen (siehe Zeichnung).

4. Entfernen Sie die Dämpferkappe durch herausdrehen.

19 Stoßdämpfer Explosionszeichnung

(Dämpfer vorne)

Dämpferkolben

Dämpfergehäuse

Feder

Dämpferauge

Federteller

Stellring

Feder

Verschlusskappe

Dichtung

O-Ring

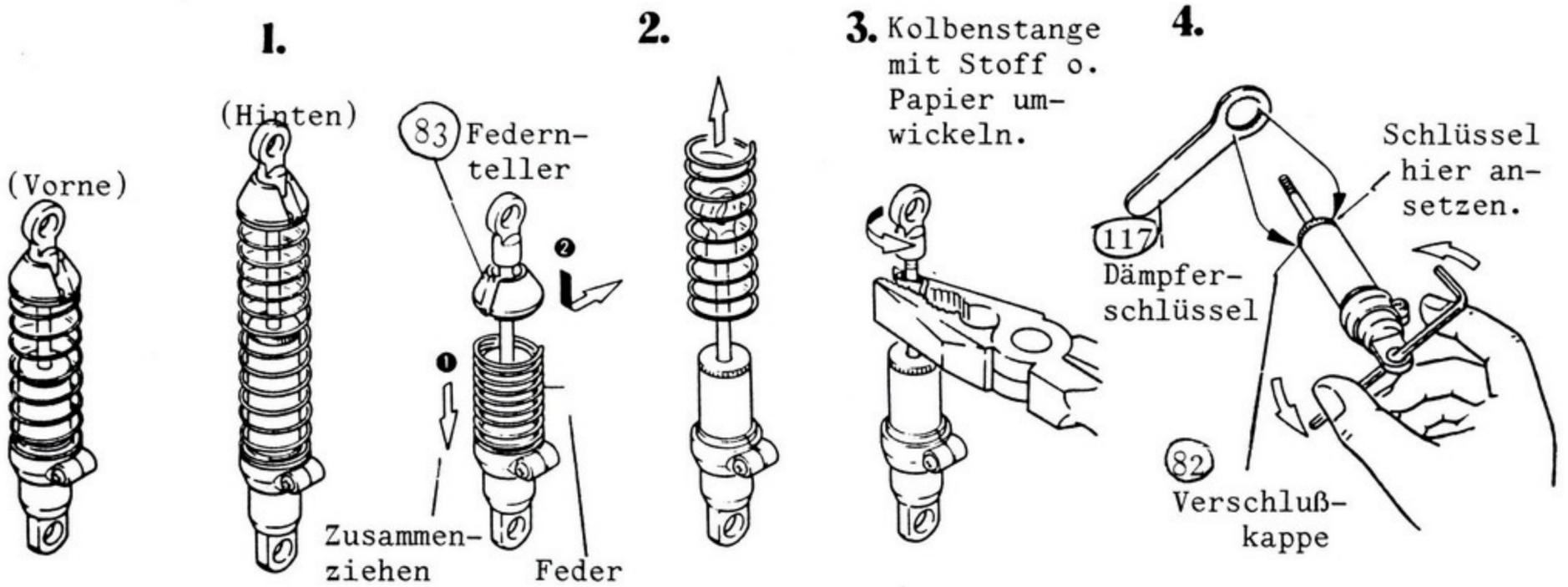
Füllscheibe

Dämpferkolben

Dämpfergehäuse

18 Zusammenbau der Stoßdämpfer

Die Dämpfer sind zwar werksseitig zusammengebaut, müssen aber zum Befüllen mit Öl nochmals zerlegt werden. Achten Sie dabei darauf, daß Sie die Teile der vorderen und hinteren Dämpfer nicht durcheinander bringen.



1. Ziehen Sie die Feder zusammen und entfernen Sie den Federteller.

2. Feder abziehen.

3. Halten Sie die Kolbenstange mit einer Kombizange fest und entfernen Sie das Dämpferauge durch abdrehen (siehe Zeichnung).

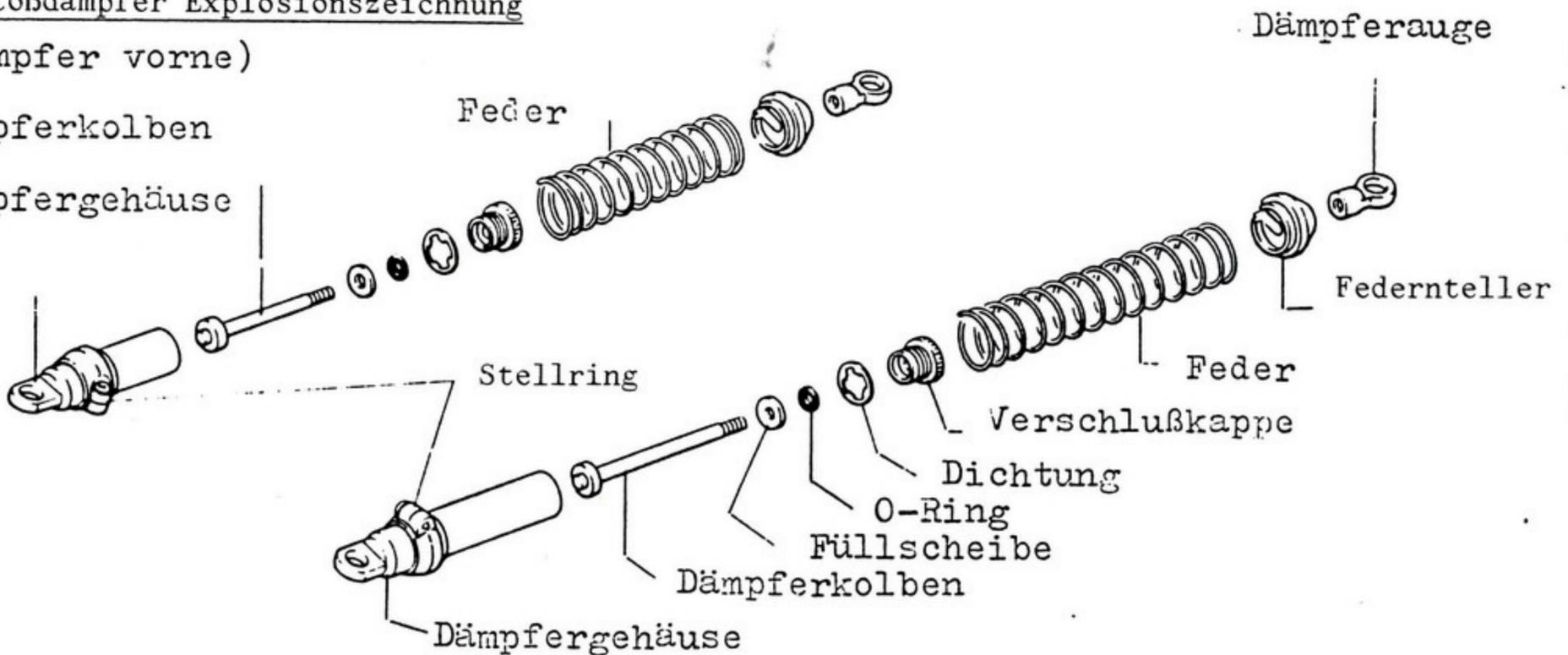
4. Entfernen Sie die Dämpferkappe durch herausdrehen.

19 Stoßdämpfer Explosionszeichnung

(Dämpfer vorne)

Dämpferkolben

Dämpfergehäuse



Befüllung der Stoßdämpfer

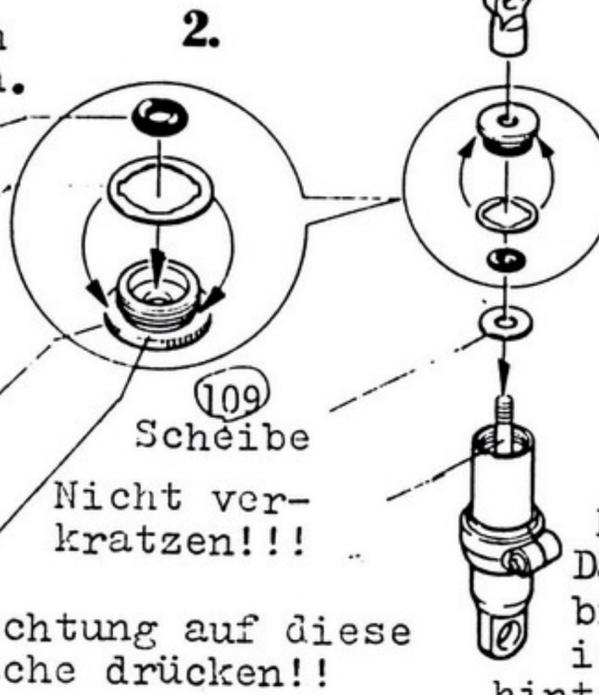
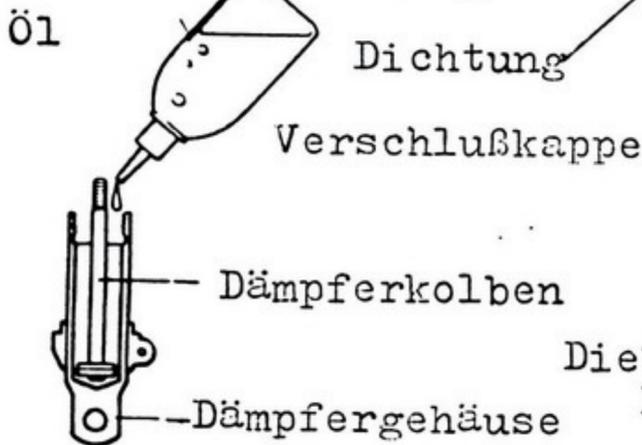
(Demontage des Federbeines)

Feder und Federteller wie im Bild unten gezeigt zusammendrücken, Federteller zur Seite abziehen und Feder von Stoßdämpfer abnehmen.



3. Die Verschlusskappe mit dem Schlüssel fest zudrehen!!

1. Den Dämpferkolben ganz herunterdrücken und bis zum Gewinderand mit Öl befüllen. Den Kolben vorsichtig hin- und herbewegen, bis keine Luftblasen mehr zu sehen sind!!

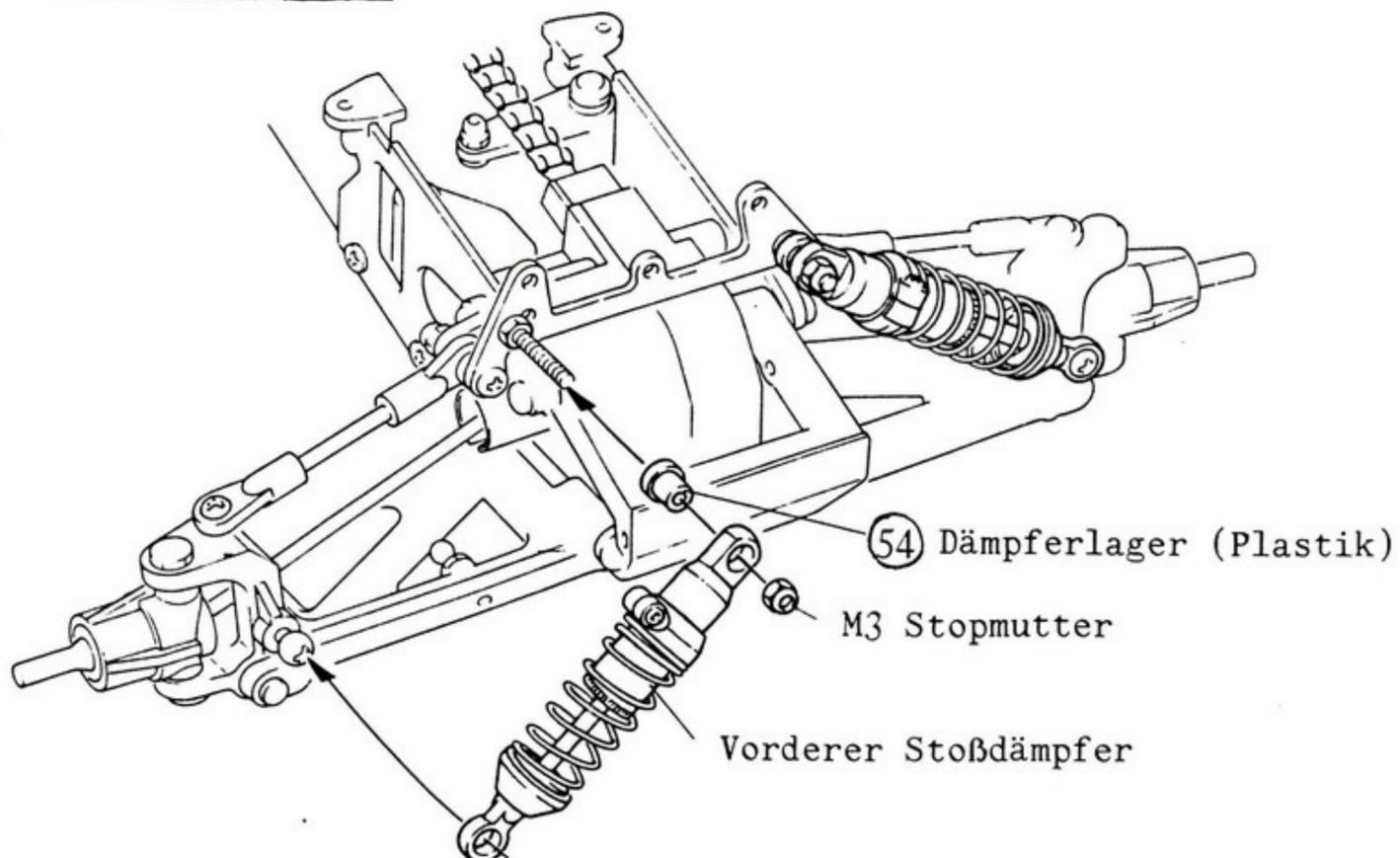


123 Dämpferschlüssel



Nach dem Befüllen der Dämpfer mit Öl sind selbige wieder zu komplettieren. Die vorderen und hinteren Dämpfer sind unterschiedlich, auch vom Innenleben her. Auf keinen Fall dürfen die Teile vertauscht werden.

21 Einbau der Vorderdämpfer



Befüllung der Stoßdämpfer

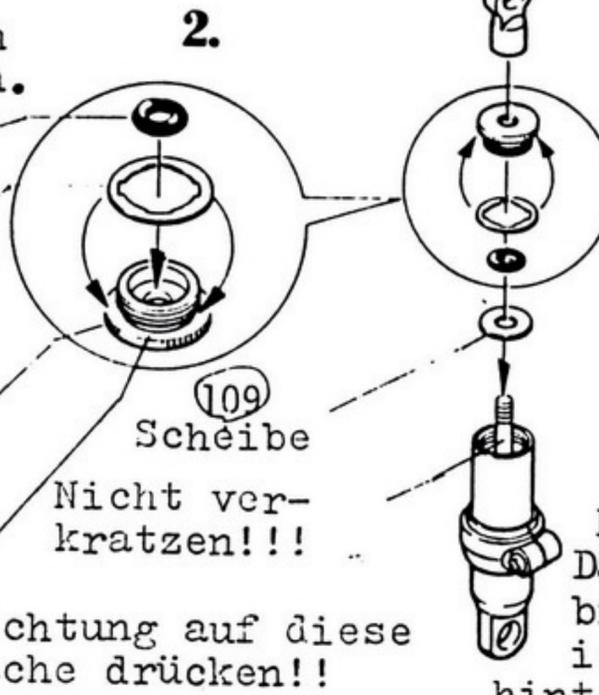
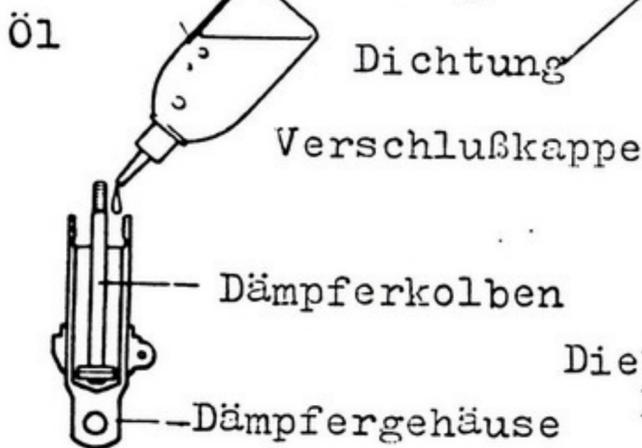
(Demontage des Federbeines)

Feder und Federteller wie im Bild unten gezeigt zusammendrücken, Federteller zur Seite abziehen und Feder von Stoßdämpfer abnehmen.



3. Die Verschlusskappe mit dem Schlüssel fest zudrehen!!

1. Den Dämpferkolben ganz herunterdrücken und bis zum Gewinderand mit Öl befüllen. Den Kolben vorsichtig hin- und herbewegen, bis keine Luftblasen mehr zu sehen sind!!

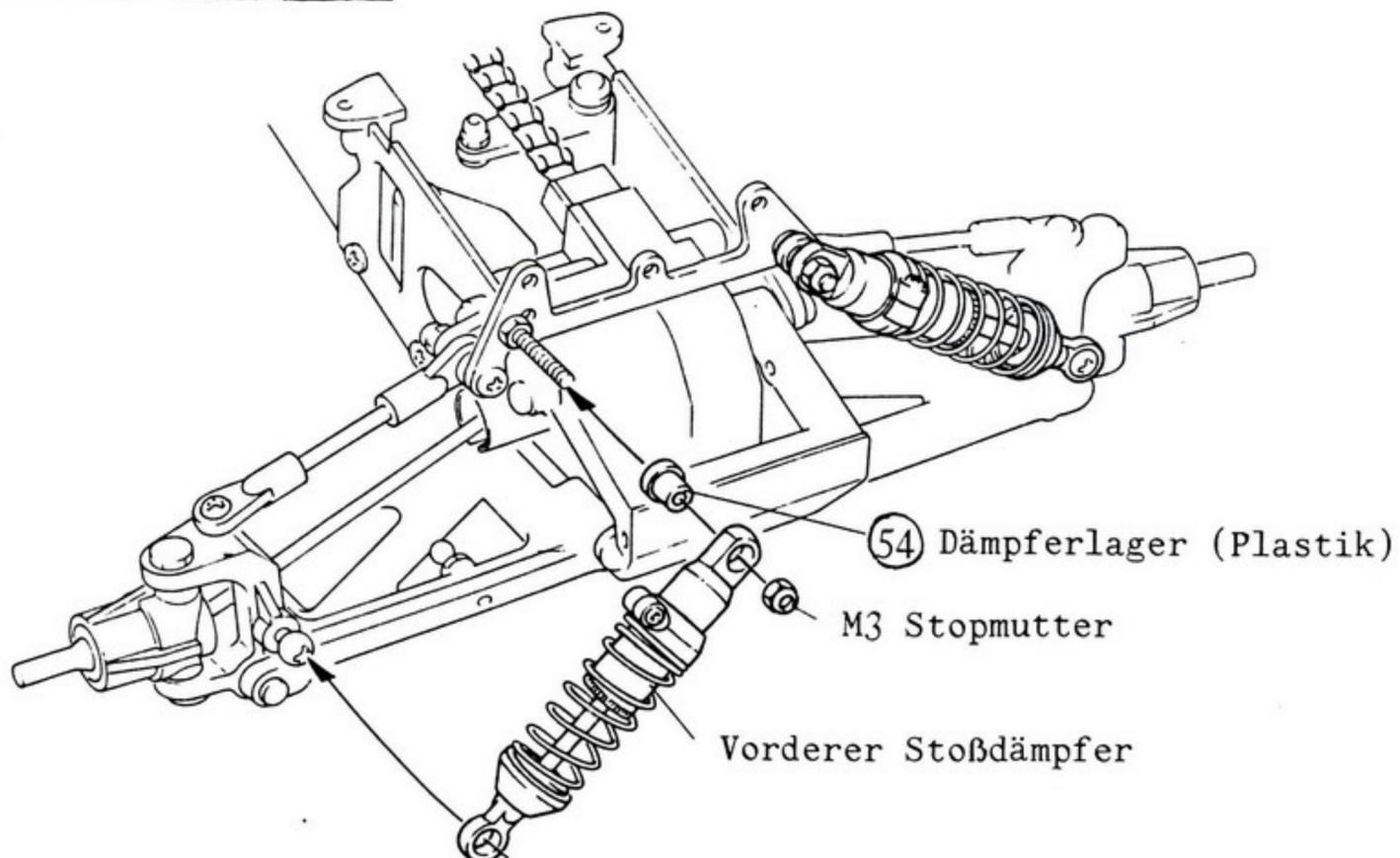


123 Dämpferschlüssel



Nach dem Befüllen der Dämpfer mit Öl sind selbige wieder zu komplettieren. Die vorderen und hinteren Dämpfer sind unterschiedlich, auch vom Innenleben her. Auf keinen Fall dürfen die Teile vertauscht werden.

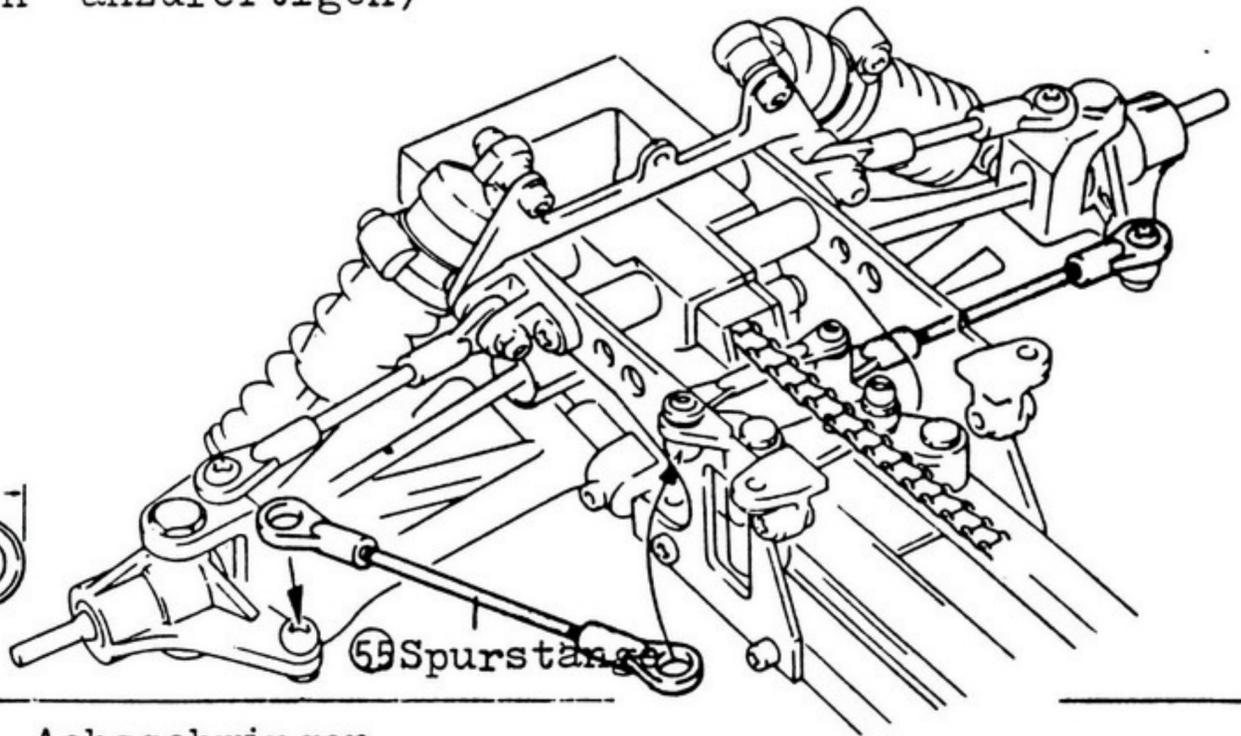
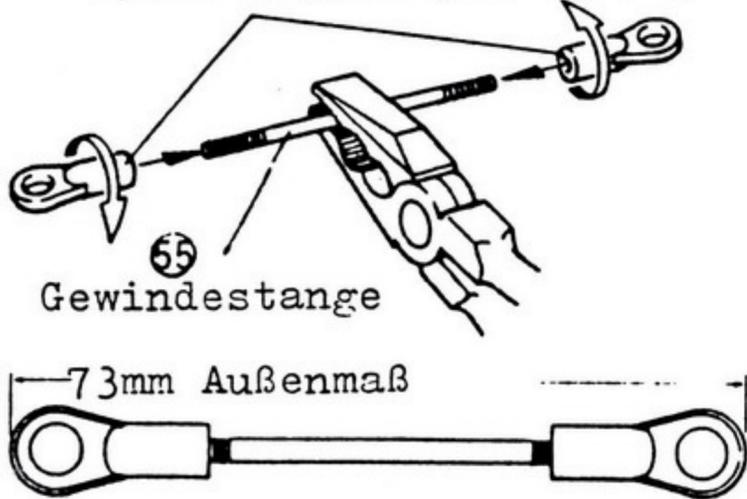
21 Einbau der Vorderdämpfer



22 Spurstangen

(Es sind zwei Spurstangen anzufertigen)

60 Spurstangenköpfe (groß)



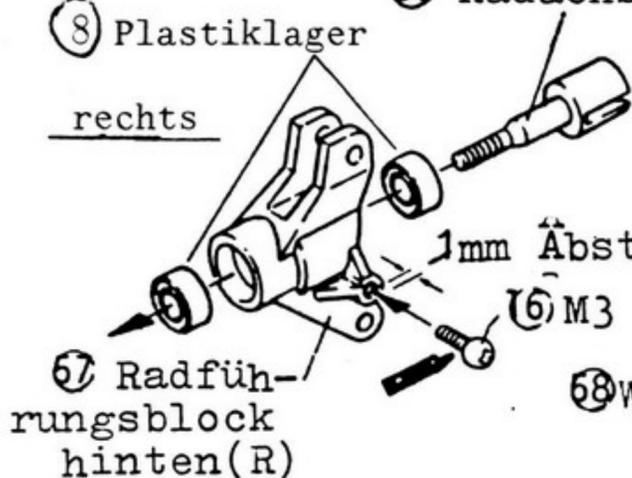
23 Zusammenbau der hinteren Achsschwinge

8 Plastiklager

56 Radachse hinten

" Die linke Achshälfte ist analog der Rechten Hälfte anzufertigen!

57 Radführung rechts hinten

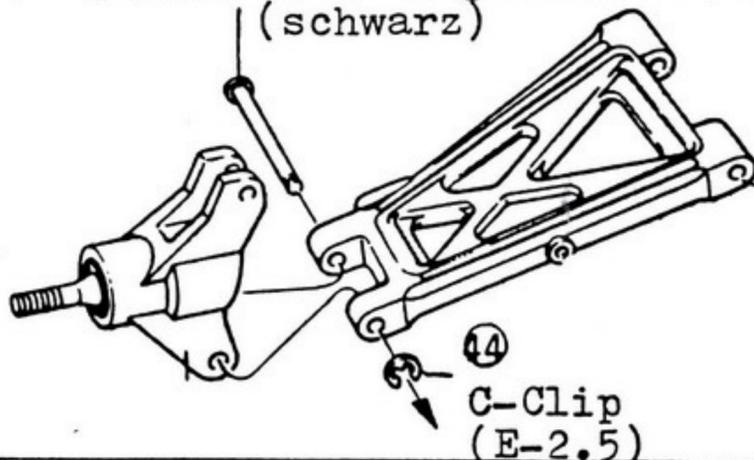


1mm Abstand lassen

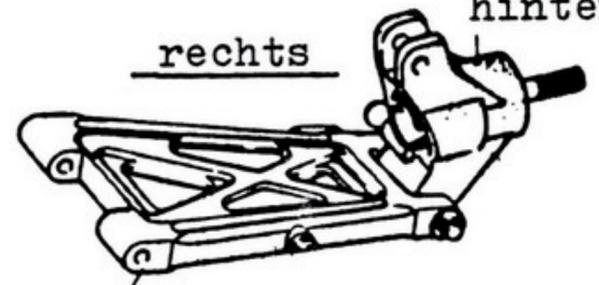
6 M3 Kugelkopf (silber)

58 Welle für Trapezlenker (C) (schwarz)

links



44 C-Clip (E-2.5)

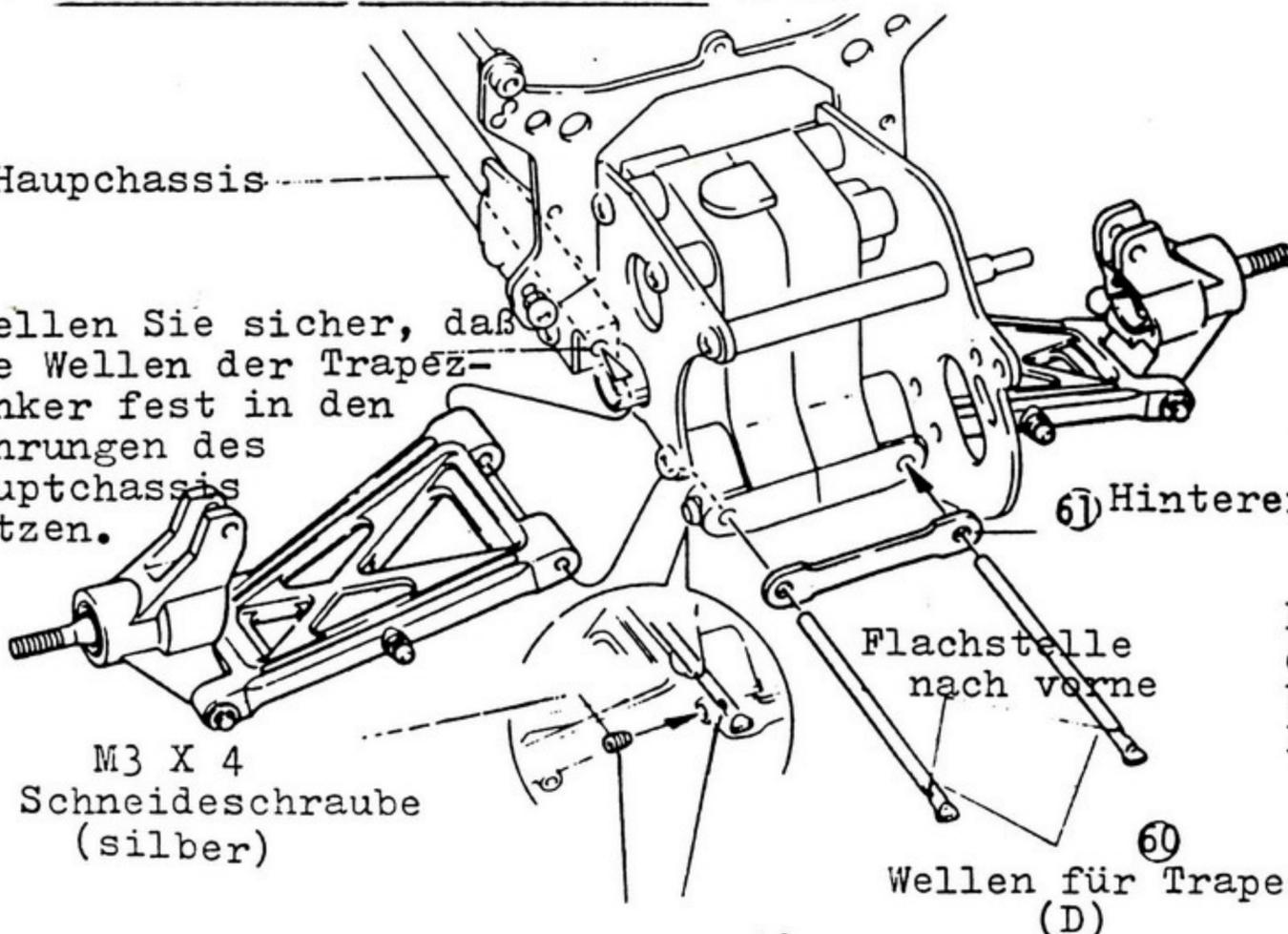


69 hintere Trapezlenker

24 Anbau der hinteren Radaufhängungen

22 Hauptchassis

Stellen Sie sicher, daß die Wellen der Trapezlenker fest in den Bohrungen des Hauptchassis sitzen.



61 Hinterer Aufhängungsträger

Flachstelle nach vorne

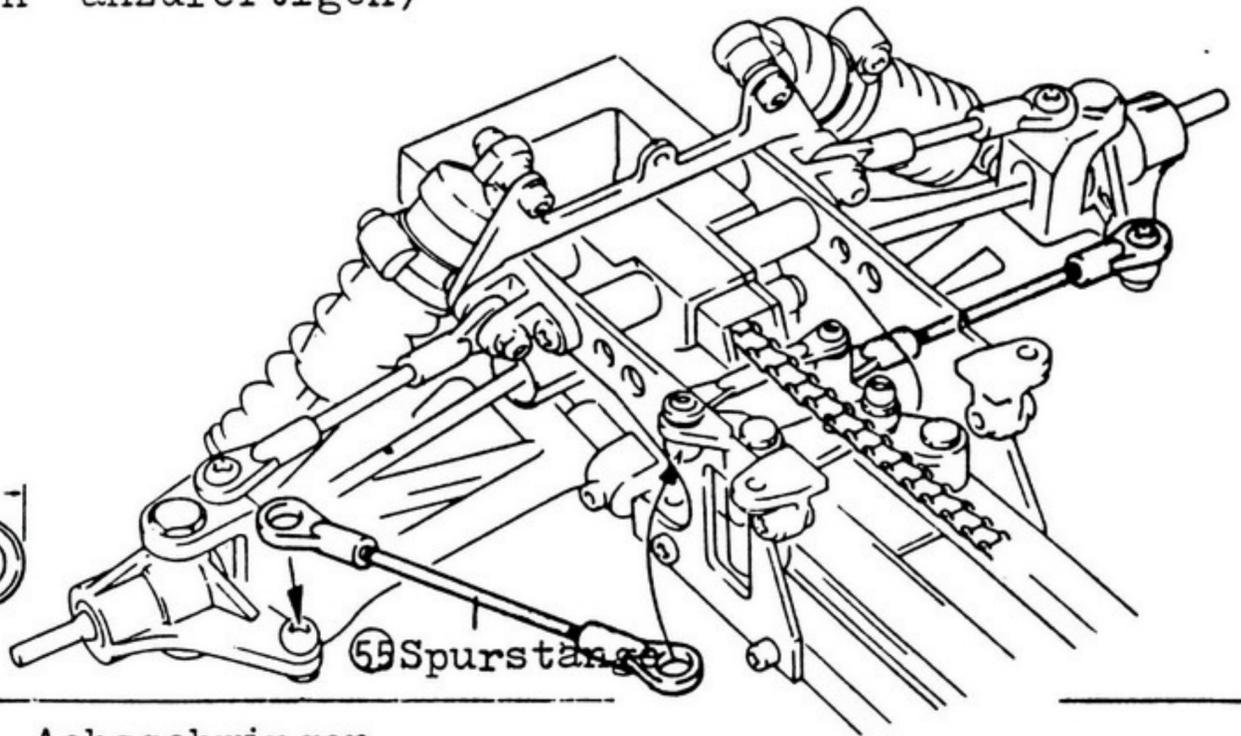
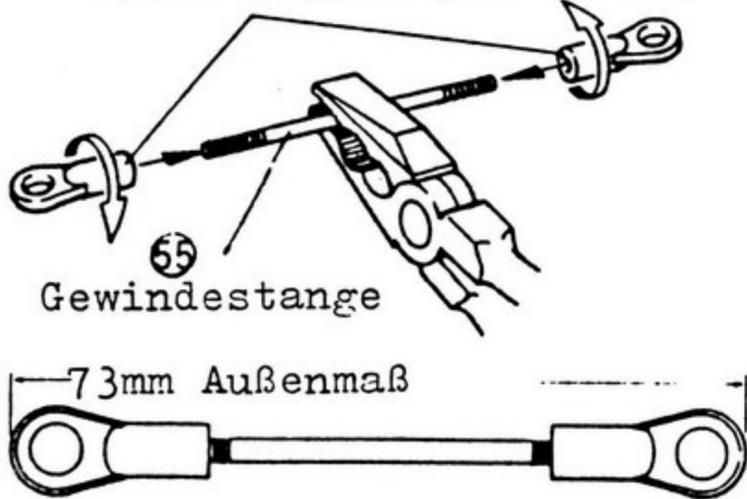
Die Wellen so einbauen daß die Imbusschrauben beim Anziehen auf die Flachstellen treffen!

Wellen für Trapezlenker (D)

22 Spurstangen

(Es sind zwei Spurstangen anzufertigen)

60 Spurstangenköpfe (groß)



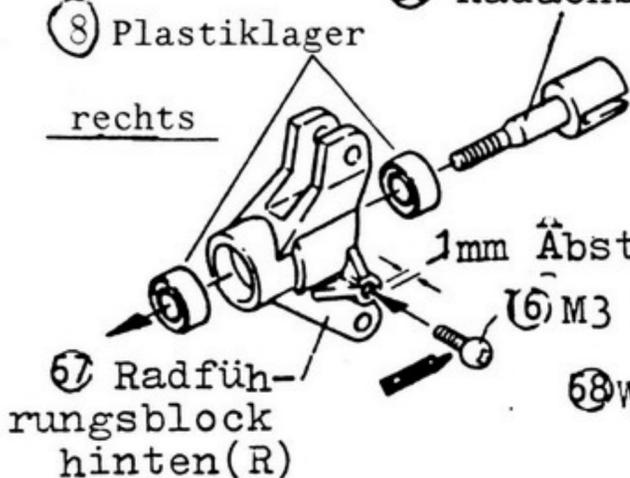
23 Zusammenbau der hinteren Achsschwinge

8 Plastiklager

56 Radachse hinten

" Die linke Achshälfte ist analog der Rechten Hälfte anzufertigen!

57 Radführung rechts hinten

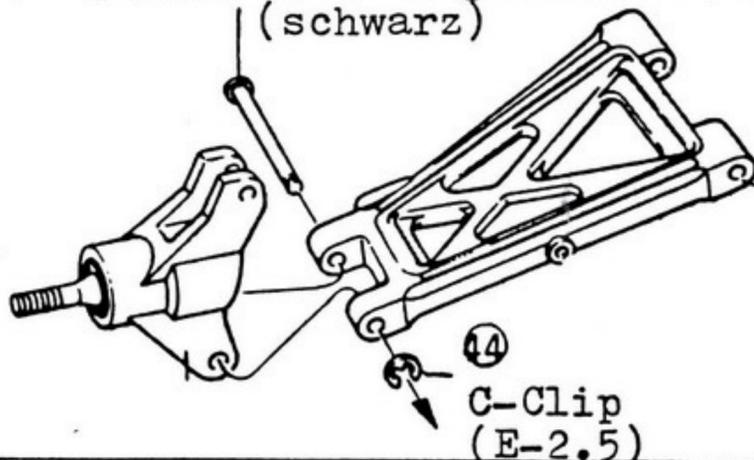


1mm Abstand lassen

6 M3 Kugelkopf (silber)

58 Welle für Trapezlenker (C) (schwarz)

links



44 C-Clip (E-2.5)

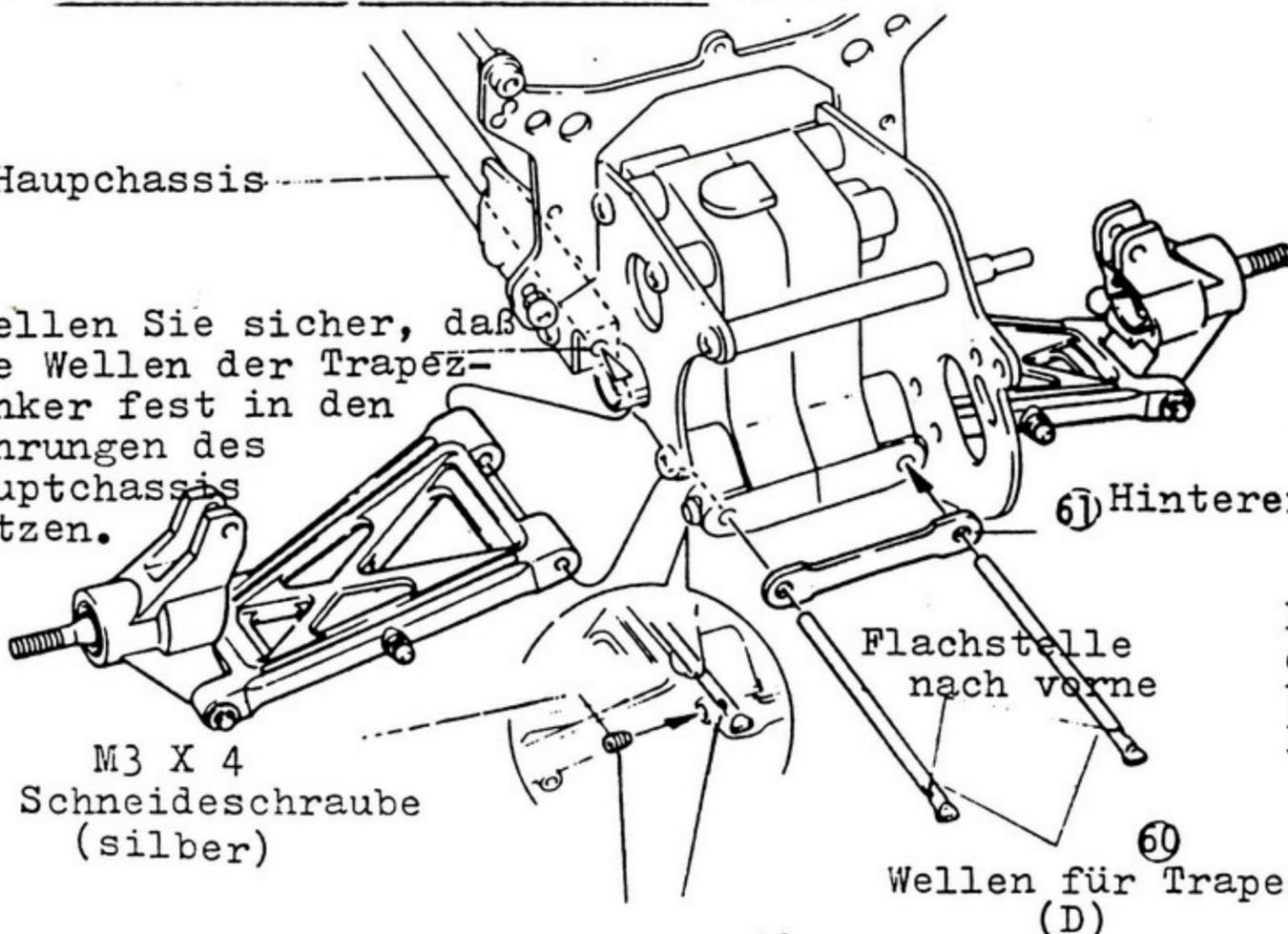


69 hintere Trapezlenker

24 Anbau der hinteren Radaufhängungen

22 Hauptchassis

Stellen Sie sicher, daß die Wellen der Trapezlenker fest in den Bohrungen des Hauptchassis sitzen.



61 Hinterer Aufhängungsträger

Flachstelle nach vorne

Die Wellen so einbauen daß die Imbusschrauben beim Anziehen auf die Flachstellen treffen!

M3 X 4 Schneideschraube (silber)

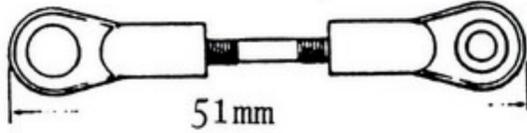
Wellen für Trapezlenker (D)

25 Einbau der hinteren oberen Spurstange

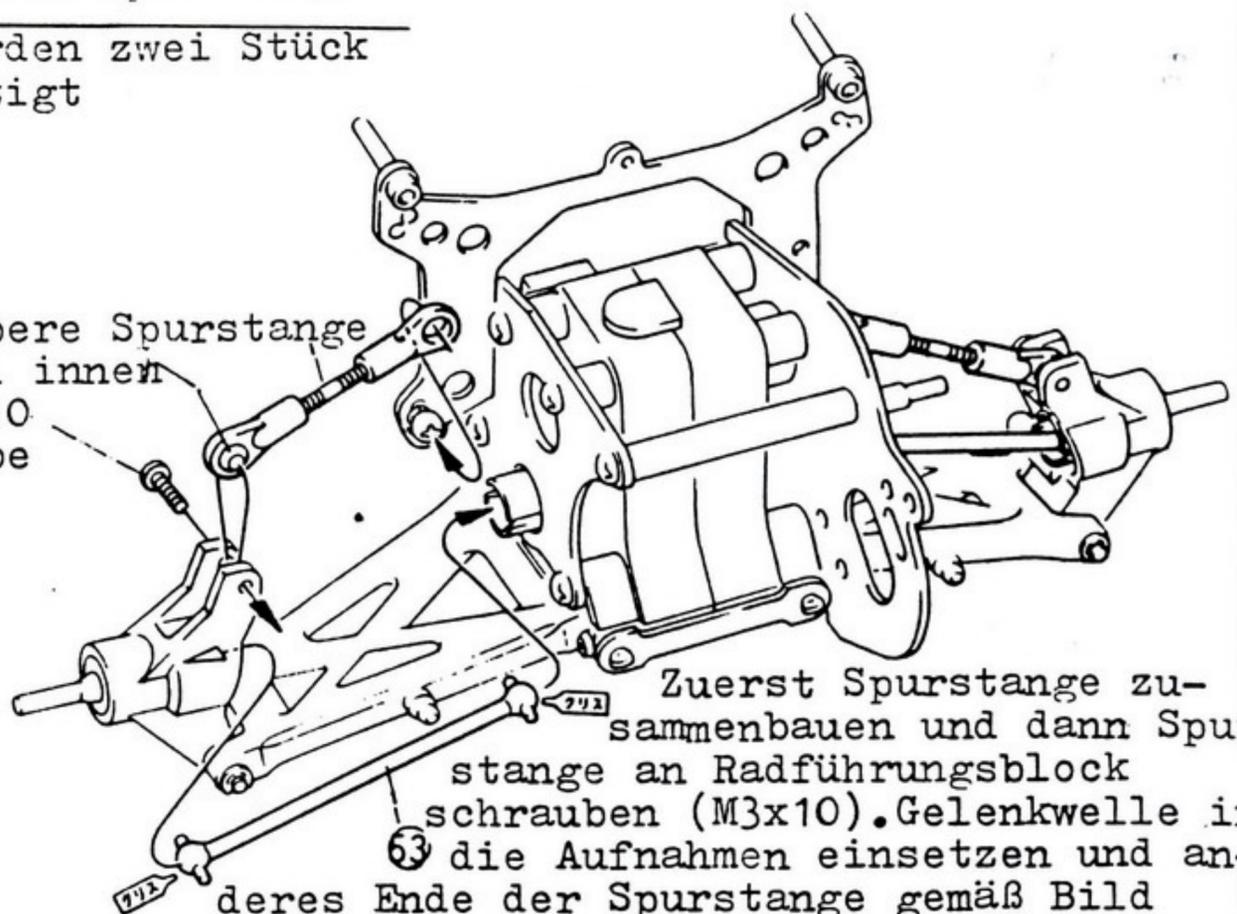
60 Spurstangenköpfe
 49 5.8 Kugelkopf
 Es werden zwei Stück benötigt

61 Obere Spurstange

obere Spurstange
 (Kugel innen)
 M3 X 10
 Schraube

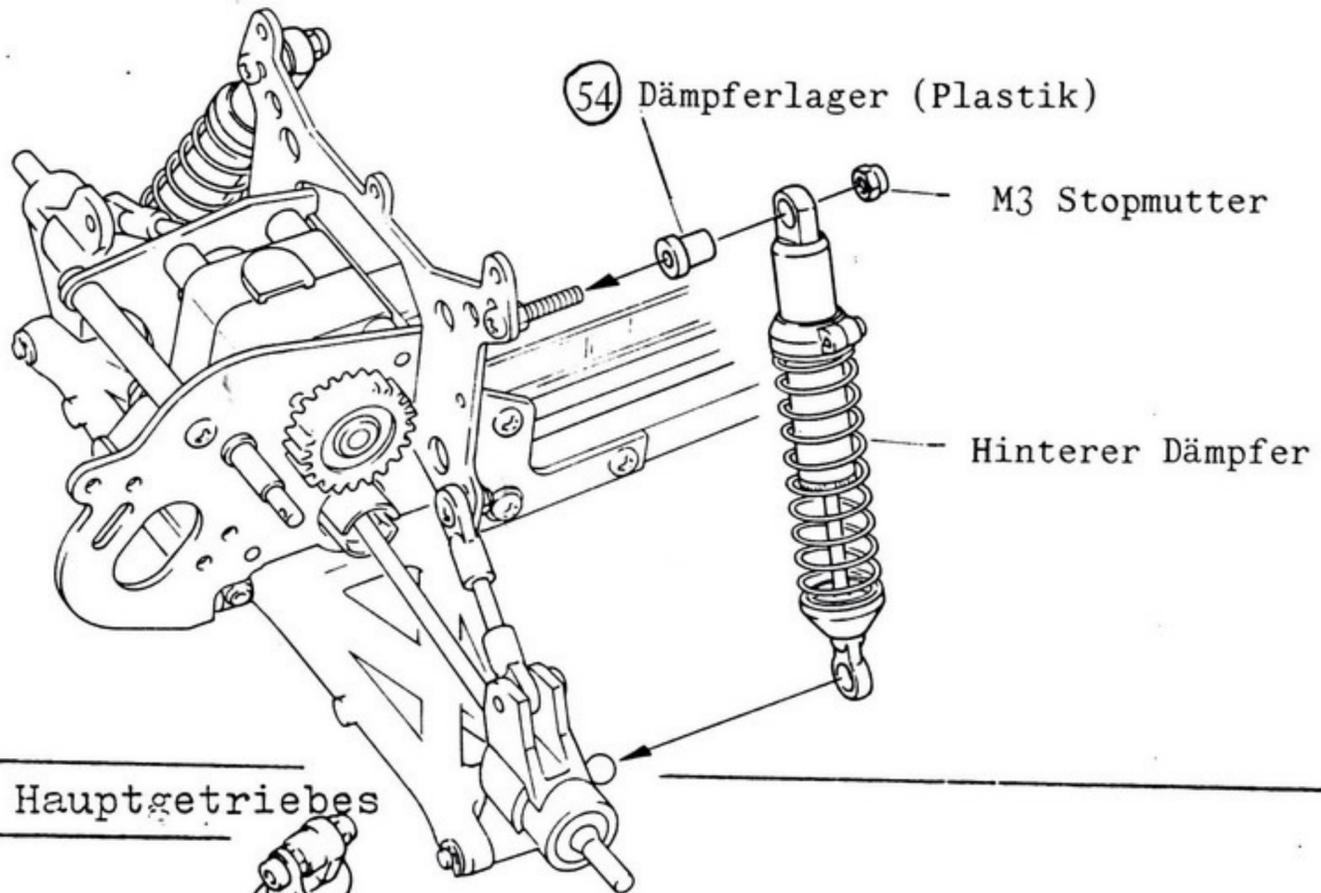


51mm
 (Außenmaß)



Zuerst Spurstange zusammenbauen und dann Spurstange an Radführungsblock schrauben (M3x10). Gelenkwelle in 63 die Aufnahmen einsetzen und anderes Ende der Spurstange gemäß Bild befestigen.

26 Einbau der hinteren Dämpfer

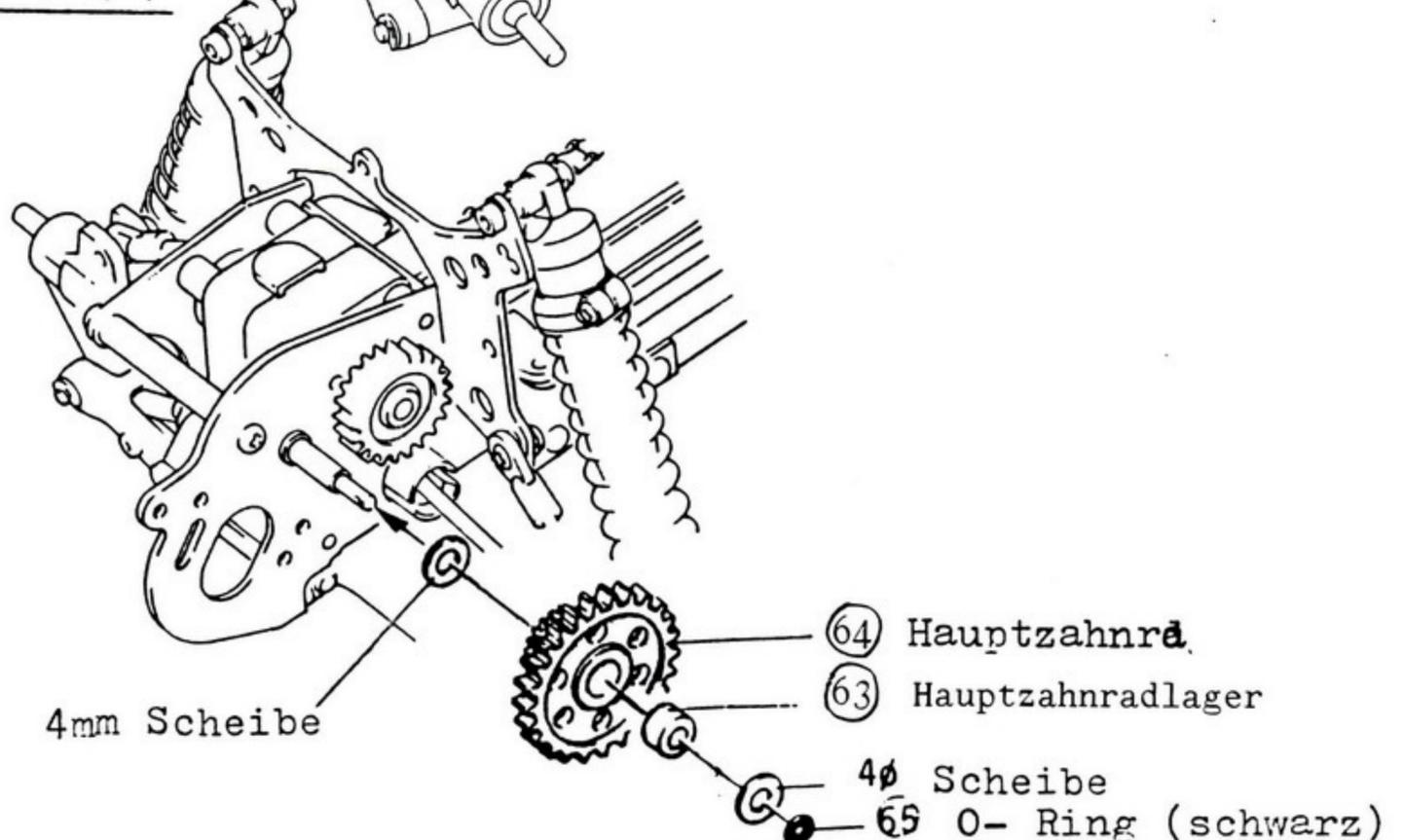


54 Dämpferlager (Plastik)

M3 Stopmutter

Hinterer Dämpfer

27 Montage des Hauptgetriebes



4mm Scheibe

64 Hauptzahnrad

63 Hauptzahnradlager

4φ Scheibe

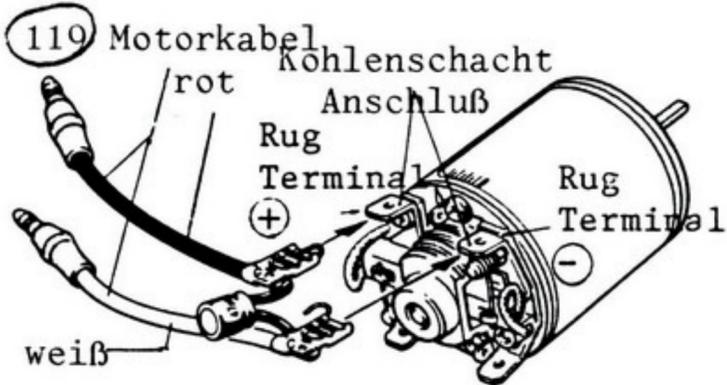
65 O-Ring (schwarz)

28 Motoreinbau

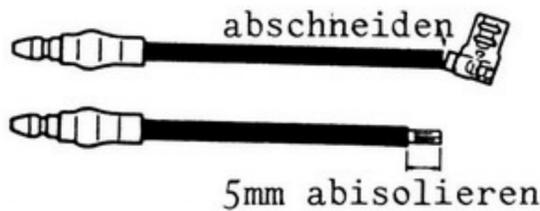
Dieser Bausatz wird ohne Motor geliefert. Es können aber alle Motore der SPA und der Le Mans Reihe verwendet werden.

(Verkabelung der Motore)

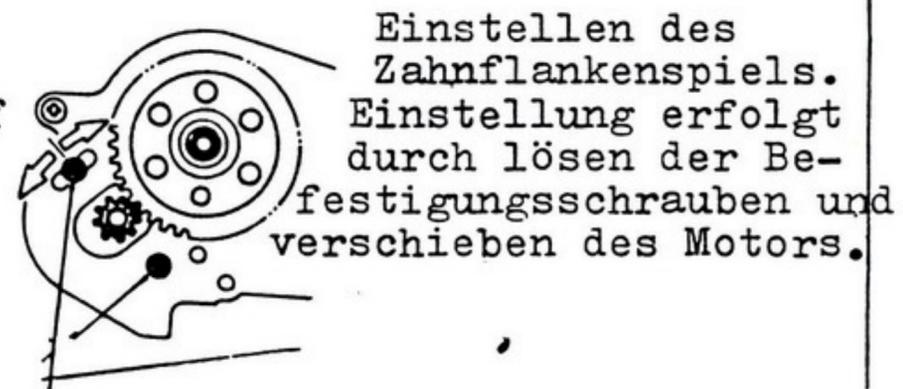
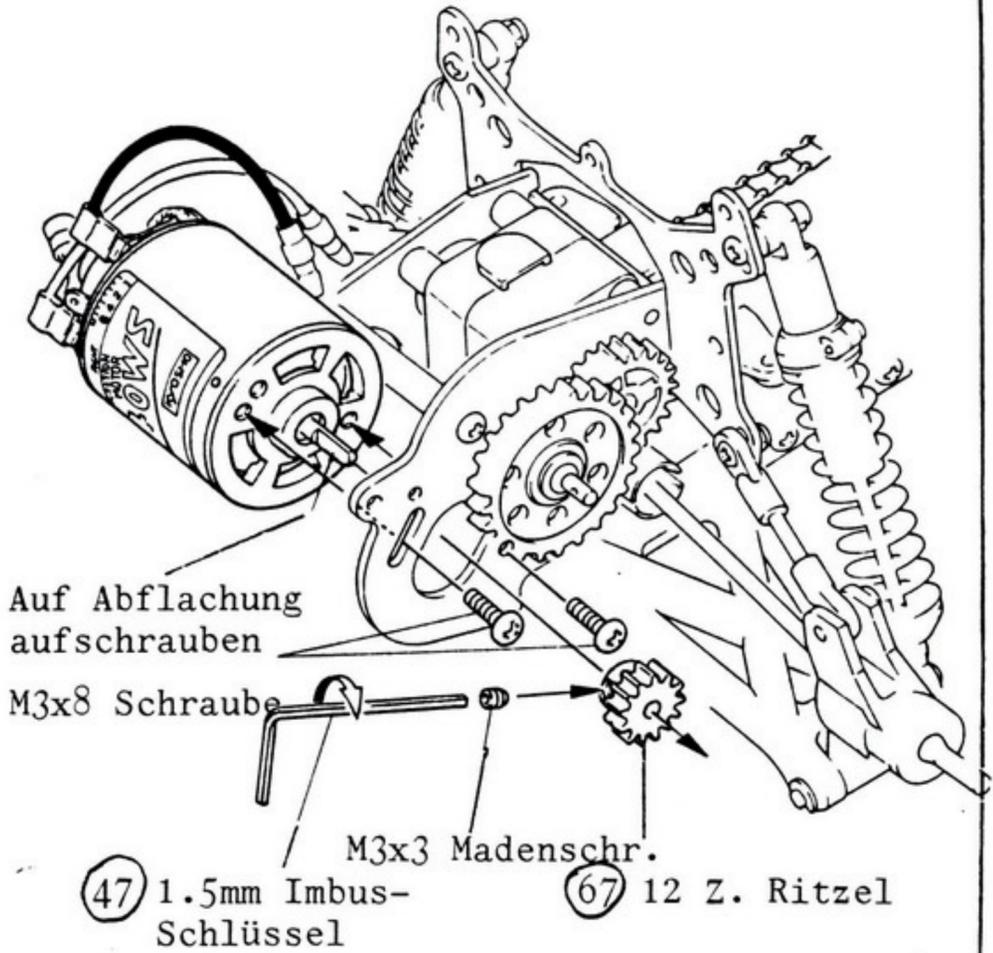
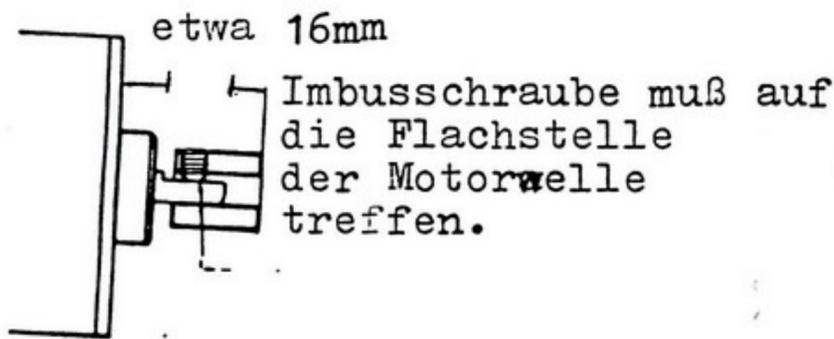
Z.B. SPA 240WS und Le Mans Sport H-240S



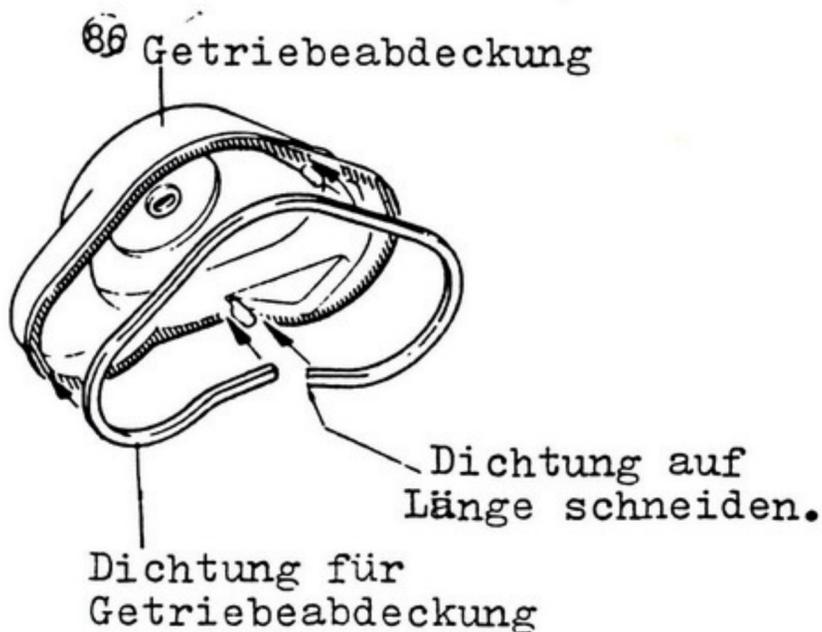
Bei anderen Motoren z. B. Le Mans 240SB schneiden Sie die Anschlußstecker ab und löten die Kabel direkt an die Anschlüsse am Motorkopf.



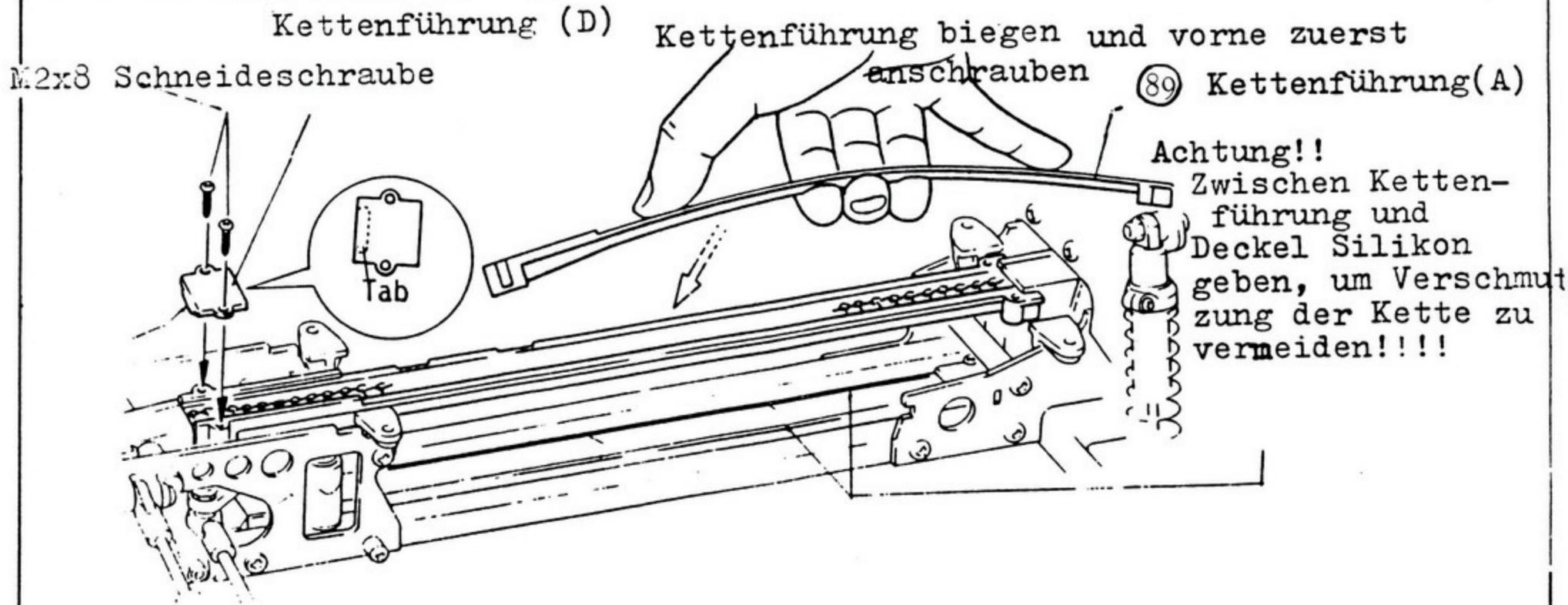
Weißes Kabel an Minus anlöten, rotes Kabel an Plus anlöten.



29 Anbau der Getriebeabdeckung



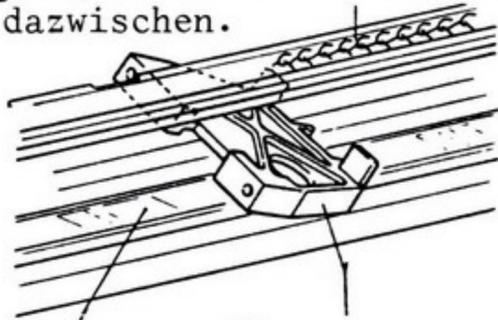
30 Montage der Kettenführung (A)



31 Einbau der Radioplatte

(Einsetzen der Stütze)

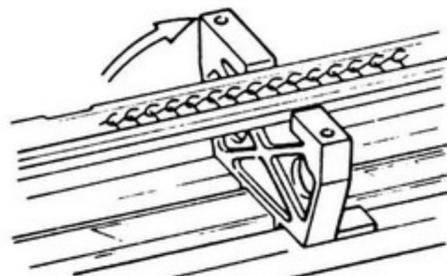
1 Legen Sie die Stütze schräg dazwischen.



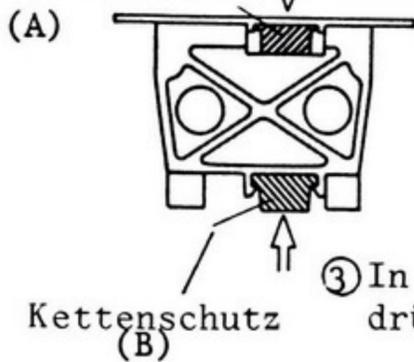
101 Radioplattenstütze

Kettenschutz (B)

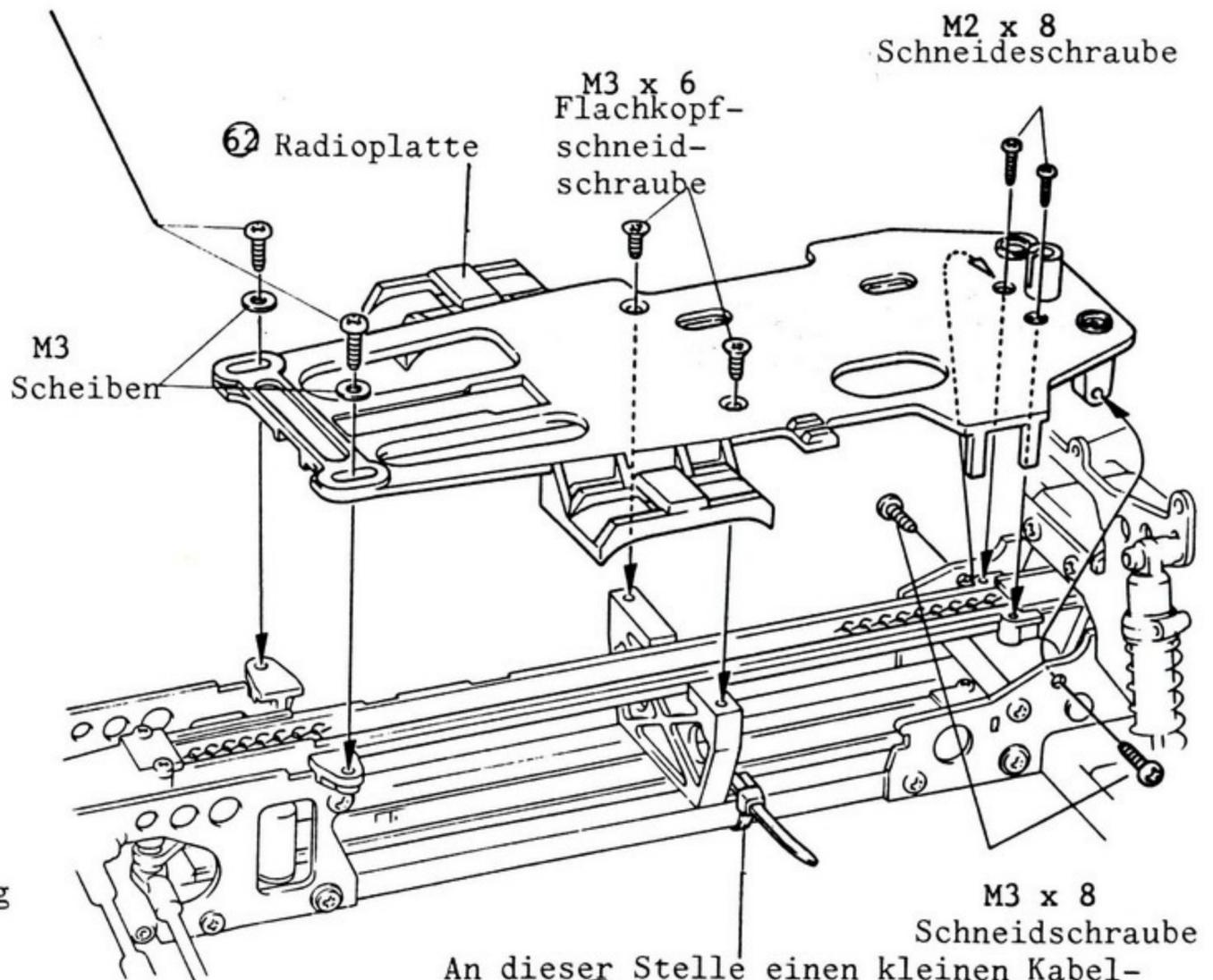
2 Stütze aufrichten.



Kettenschutz (A)



3 In Halterung drücken.

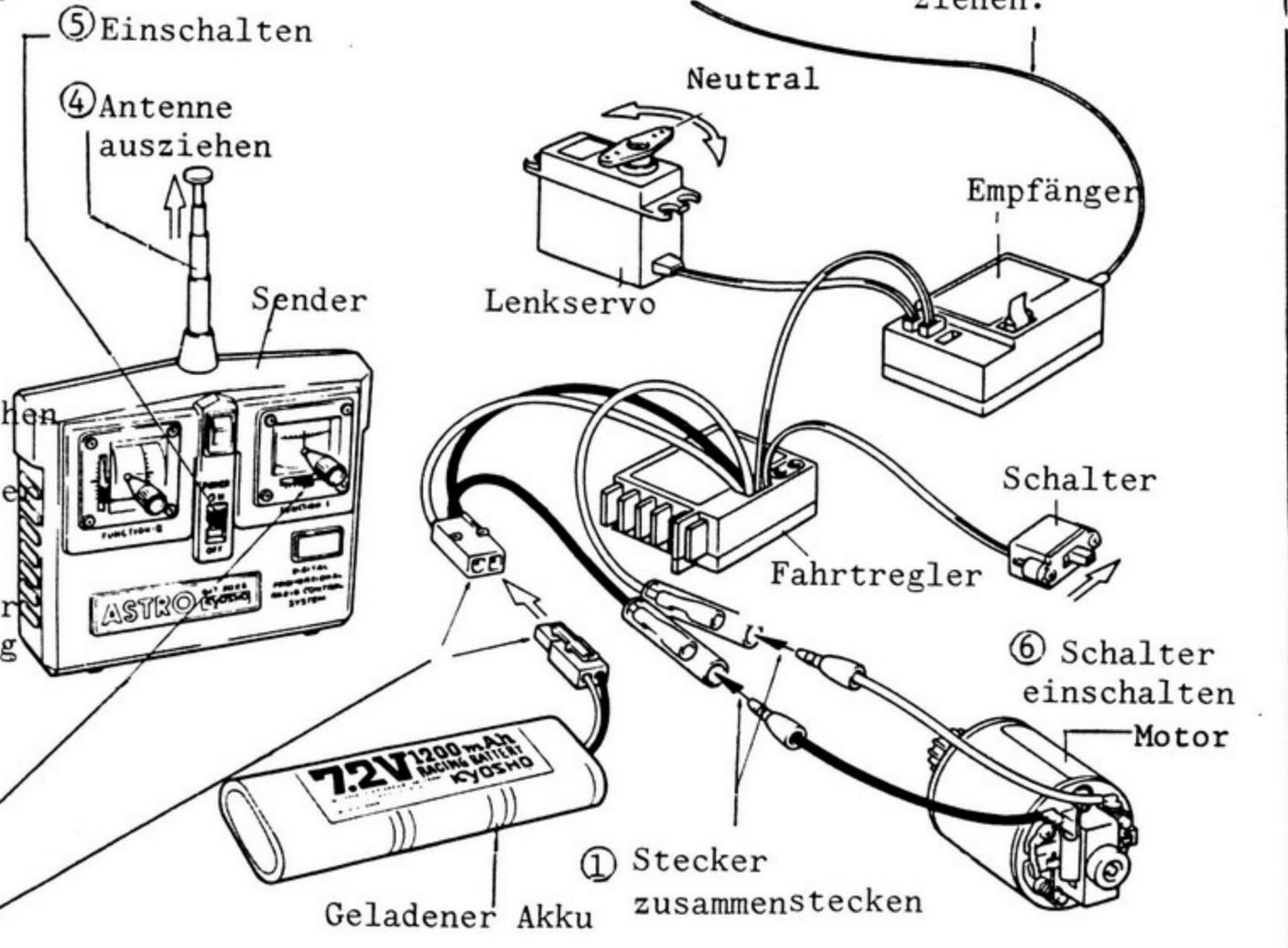


An dieser Stelle einen kleinen Kabelbinder (98) anbringen. Genauso auf der gegenüberliegenden Seite.

32 Testlauf der Fernsteuerung



(Fernsteuerung)
 Dieser Bausatz ist nur für den Betrieb mit elektronischen Fahrtreglern ausgelegt. Verwenden Sie nur Fahrtregler die Buggytauglich sind. Lesen Sie vor dem Testlauf unbedingt auch die dem Regler beige gefügte Betriebsanleitung gründlich durch.

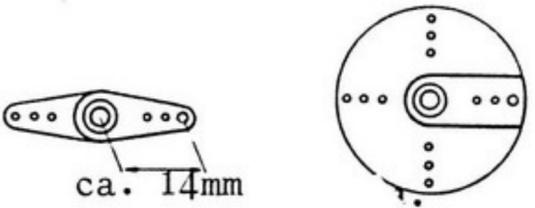
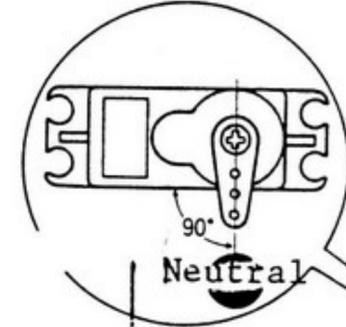


- ⑤ Einschalten
- ④ Antenne ausziehen
- ③ Antenne auseinanderziehen.
- ② Stecker zusammenstecken
- ① Stecker zusammenstecken
- ⑦ Trimmung auf Neutral stellen
- ⑥ Schalter einschalten

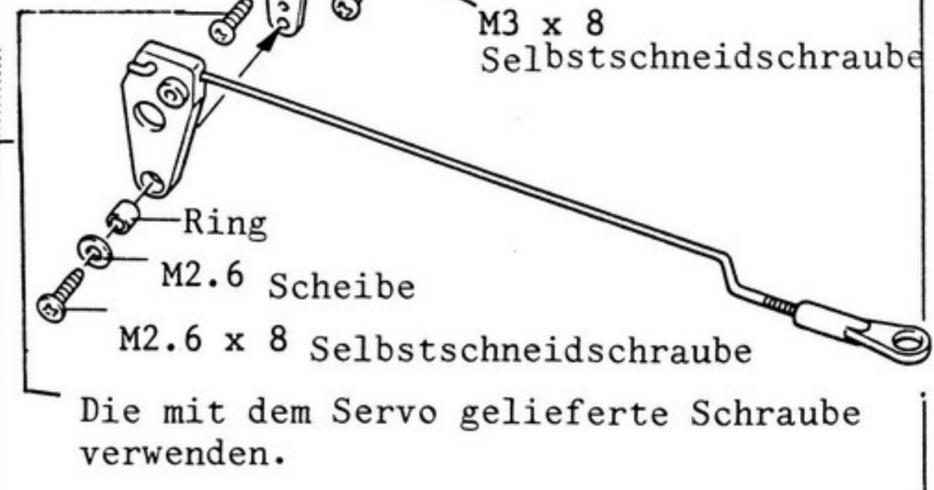
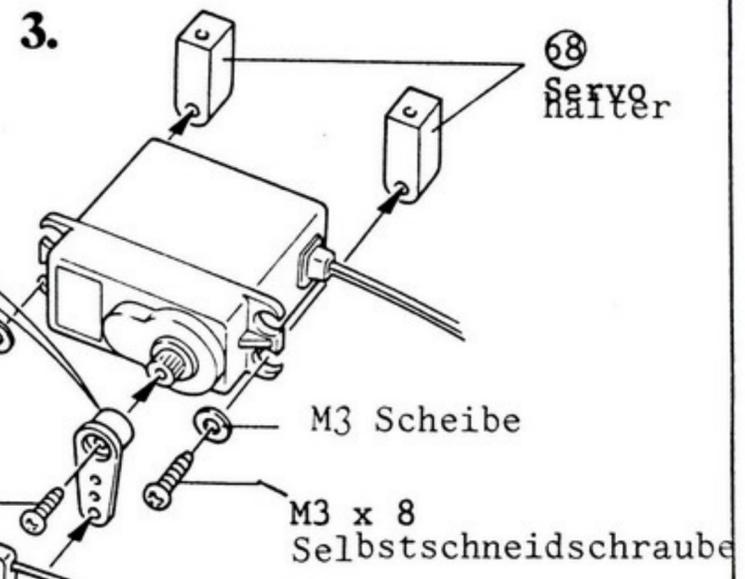
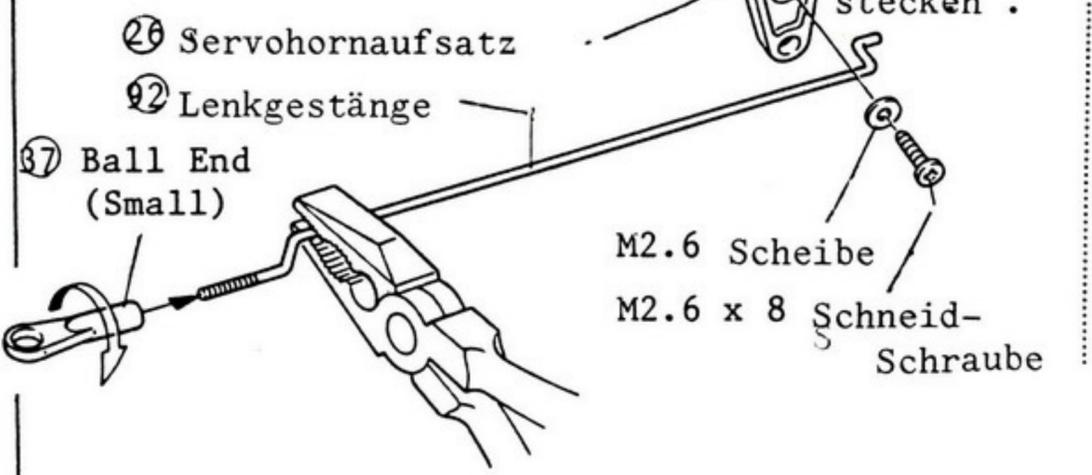
33 Befestigung der Lenkstange

(Zurechtschneiden des Servohorns)

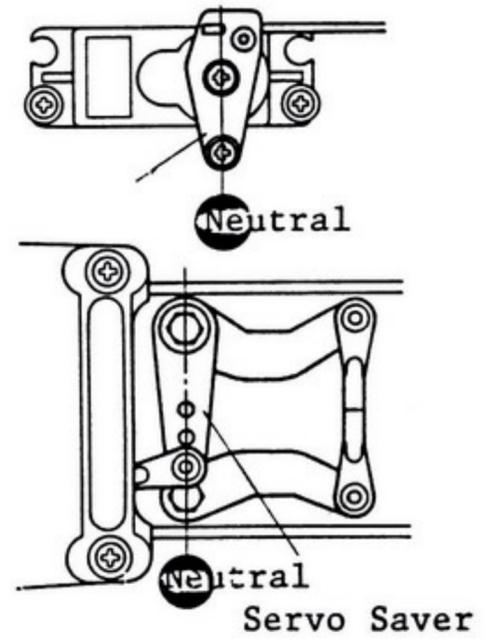
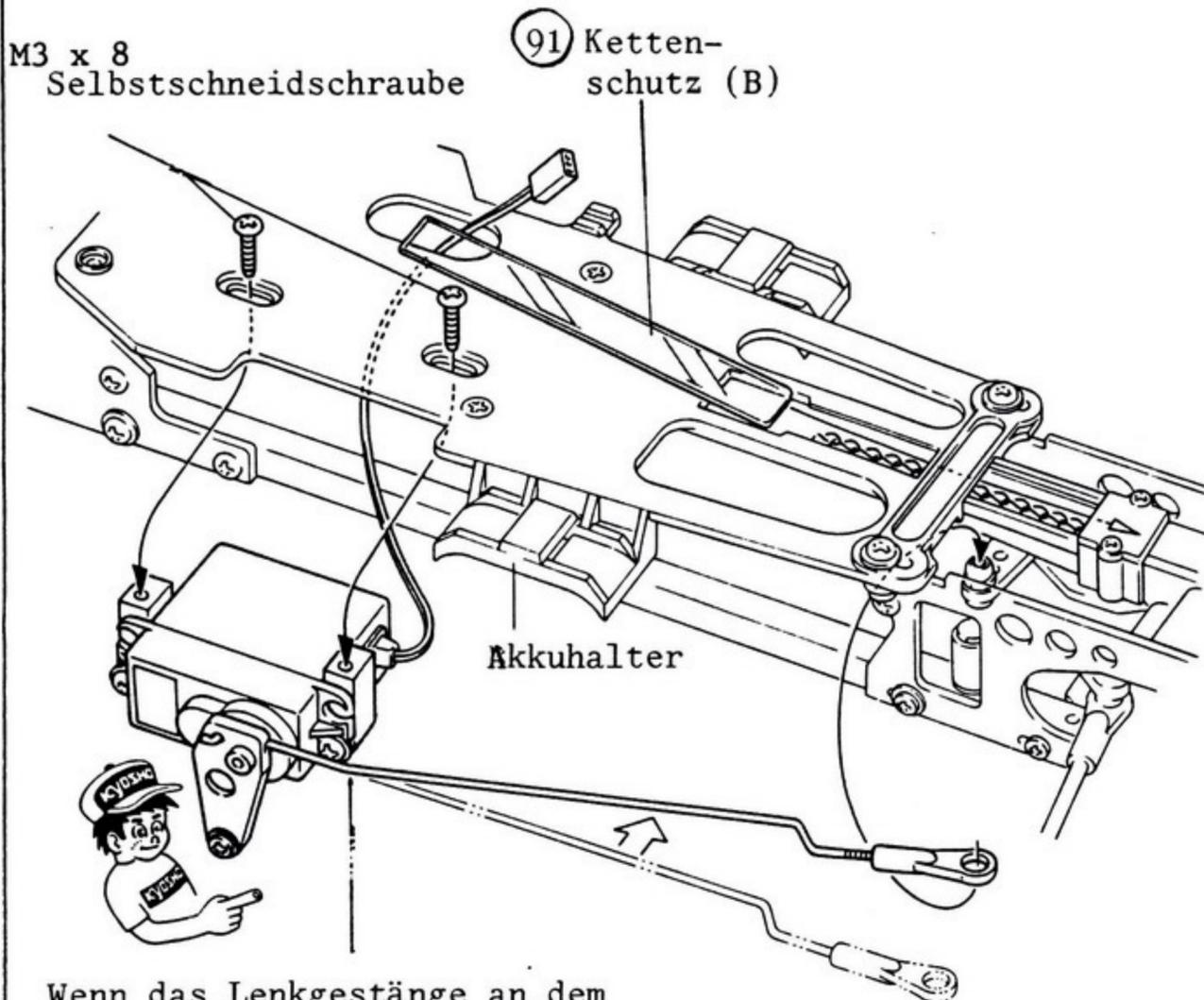
1.
 Wie laut Zeichnung das Servohorn zurechtschneiden.



2.
 Haken als erstes durchstecken.



34 Anlenkung



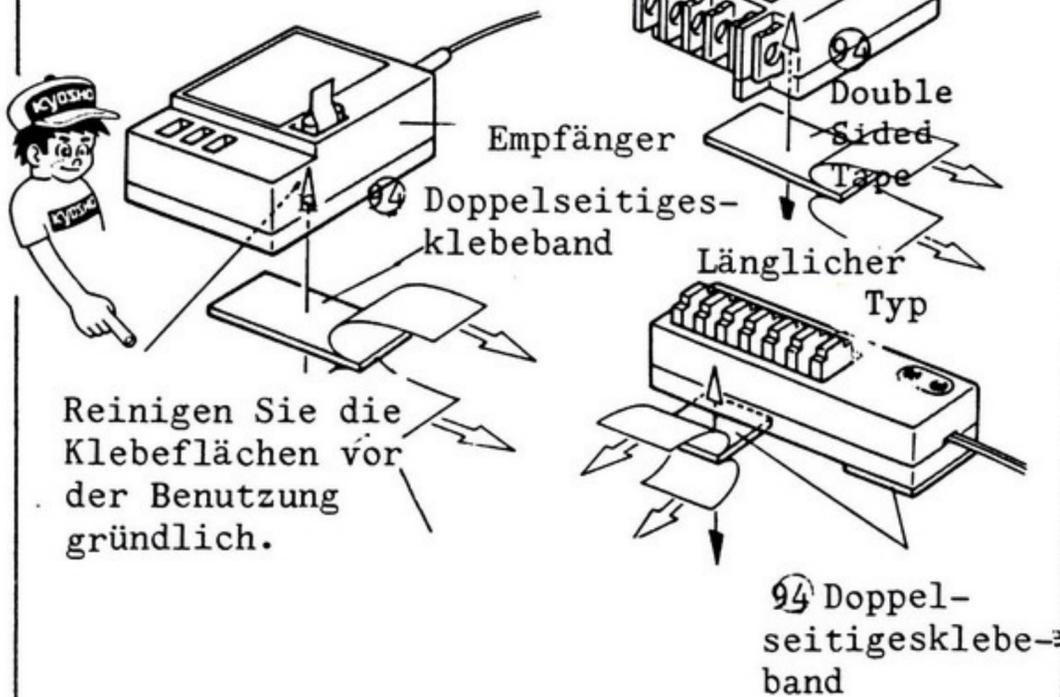
Wenn das Lenkgestänge an dem Akkualter schleift, dann biegen Sie dieses nach innen.

35 Befestigung von Empfänger und Fahrtregler

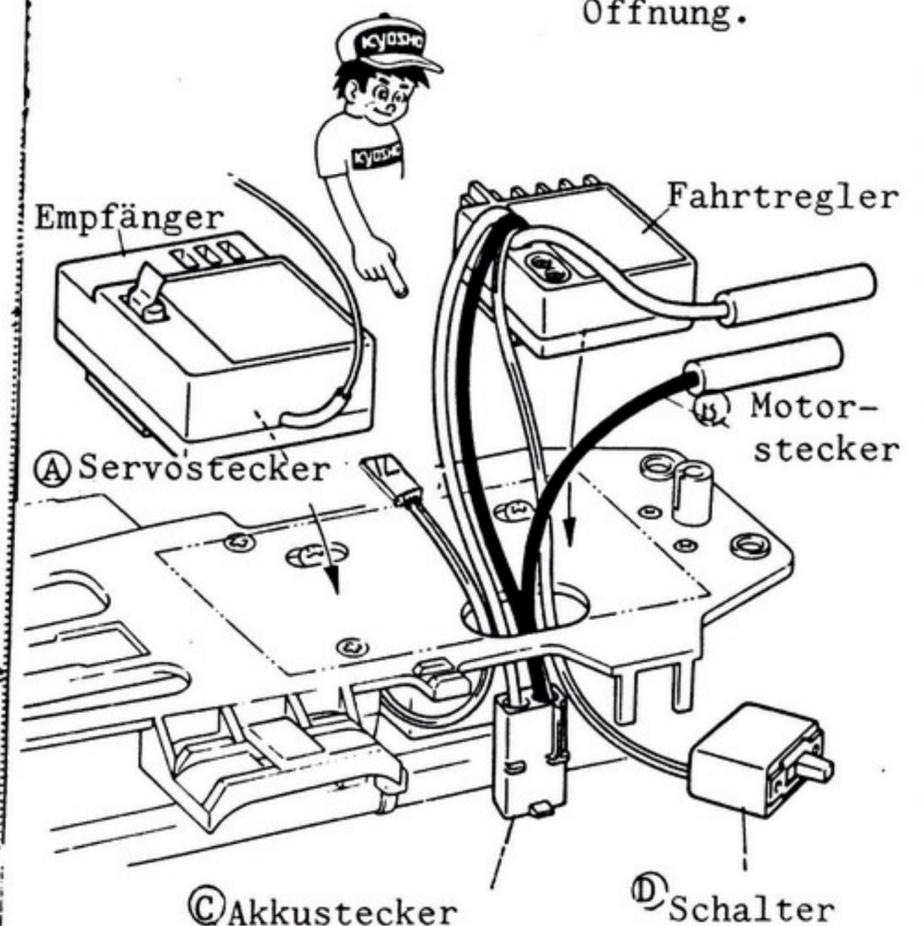
Verwenden Sie zur Befestigung der beiden Bauteile beidemale Doppelseitiges Klebeband.

Empfänger :

Fahrtregler :
Eckiger Typ



Stecken Sie die Kabel der elekt. Bauteile in der Reihenfolge A bis D durch die Öffnung.

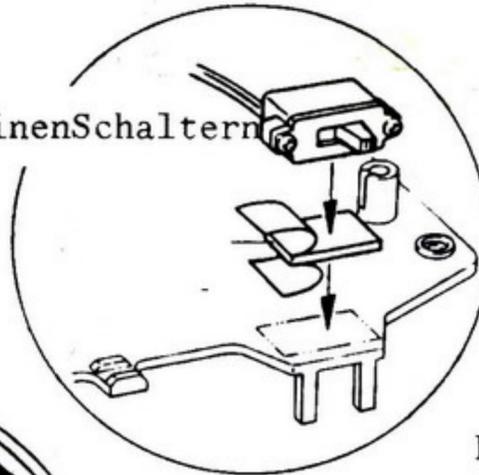


36 Befestigung des Schalters und des Steckers

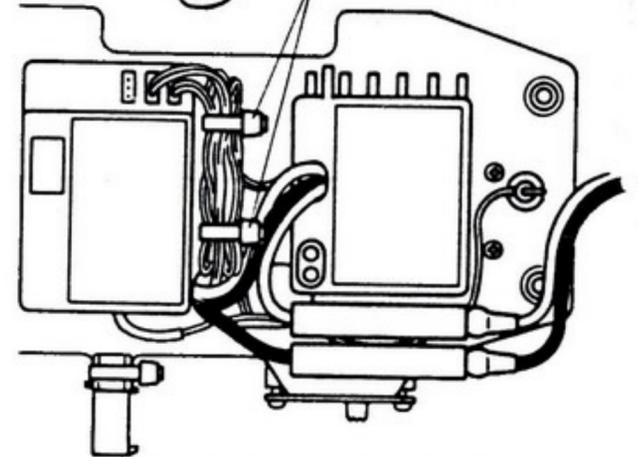
Stecken Sie das Antennenkabel durch das Röhrchen.

Stecken Sie die Stecker an der richtigen Stelle in die Empfängersteckerleiste

Bei kleinen Schaltern



Fassen Sie die Kabel mit einem kl. Kabelbin. (98) zusammen.



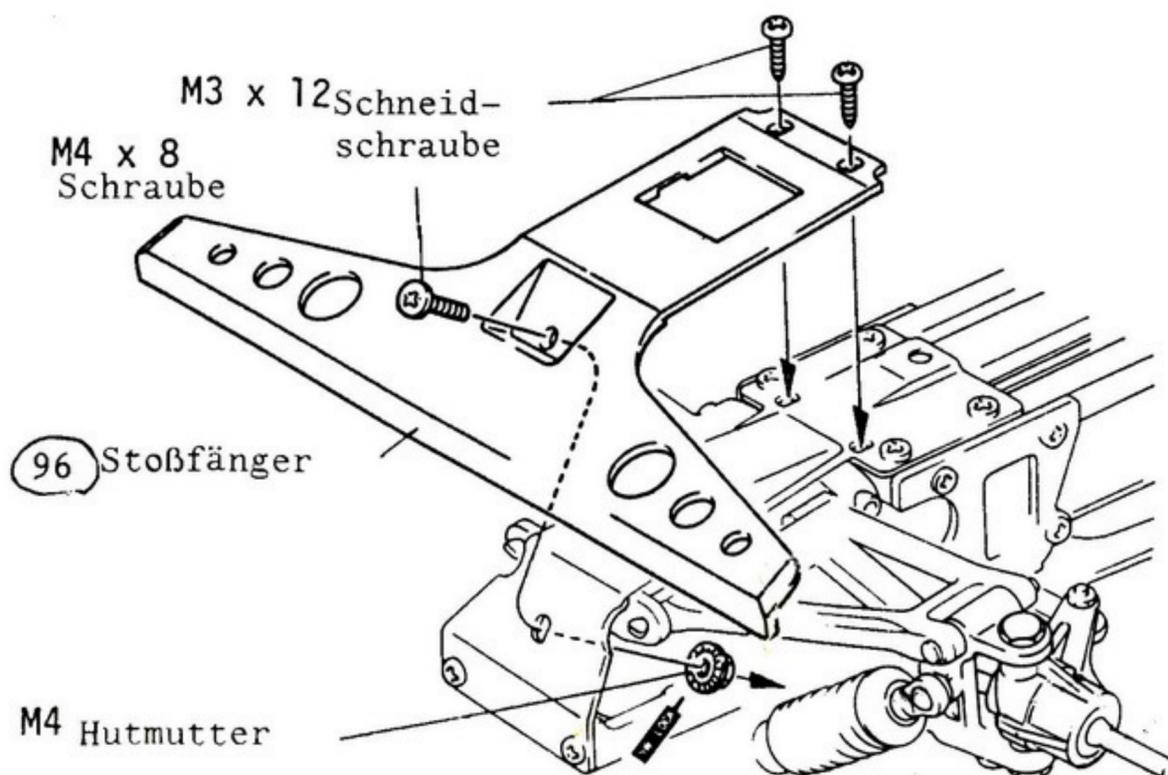
Akkustecker

Binden Sie den Akkustecker mit einem kleinen Kabelbinder (98) fest.

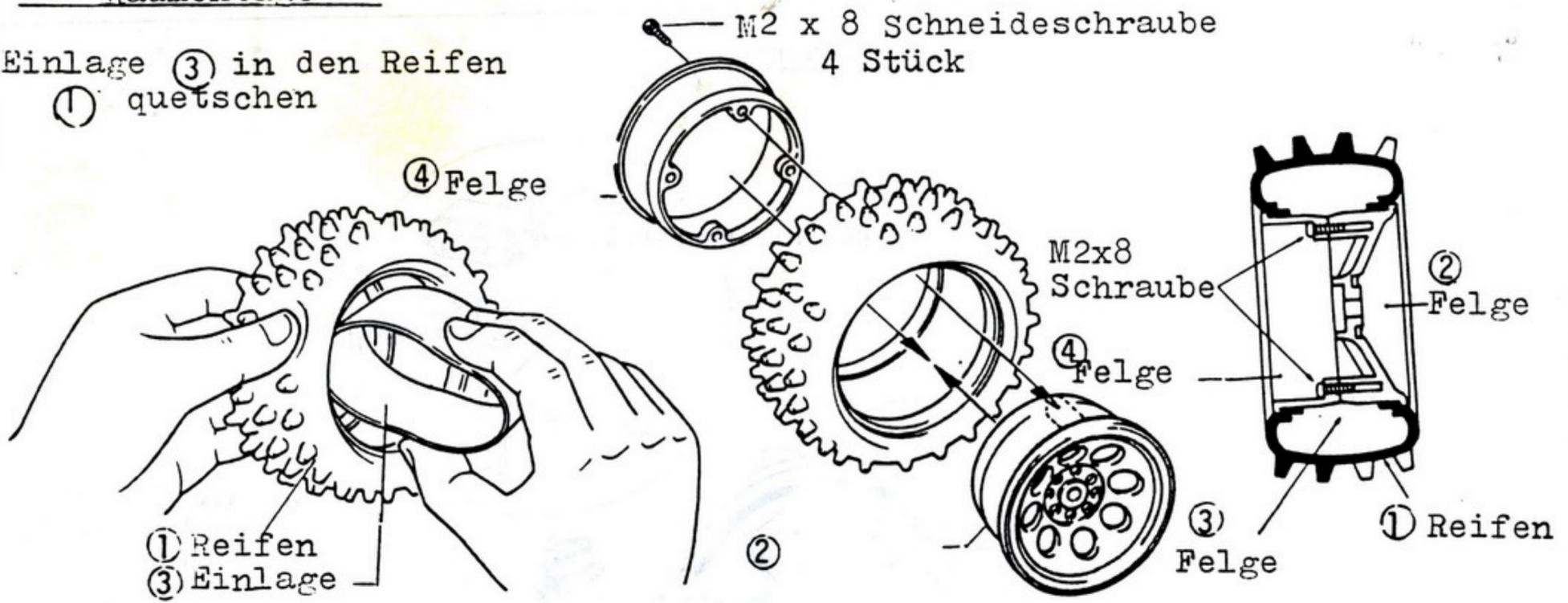
Stecken Sie die Motoranschlußkabel durch die Öffnung des hinteren Stoßdämpferhalters.

Benutzen Sie die Schrauben die mit dem Schalter geliefert wurden.

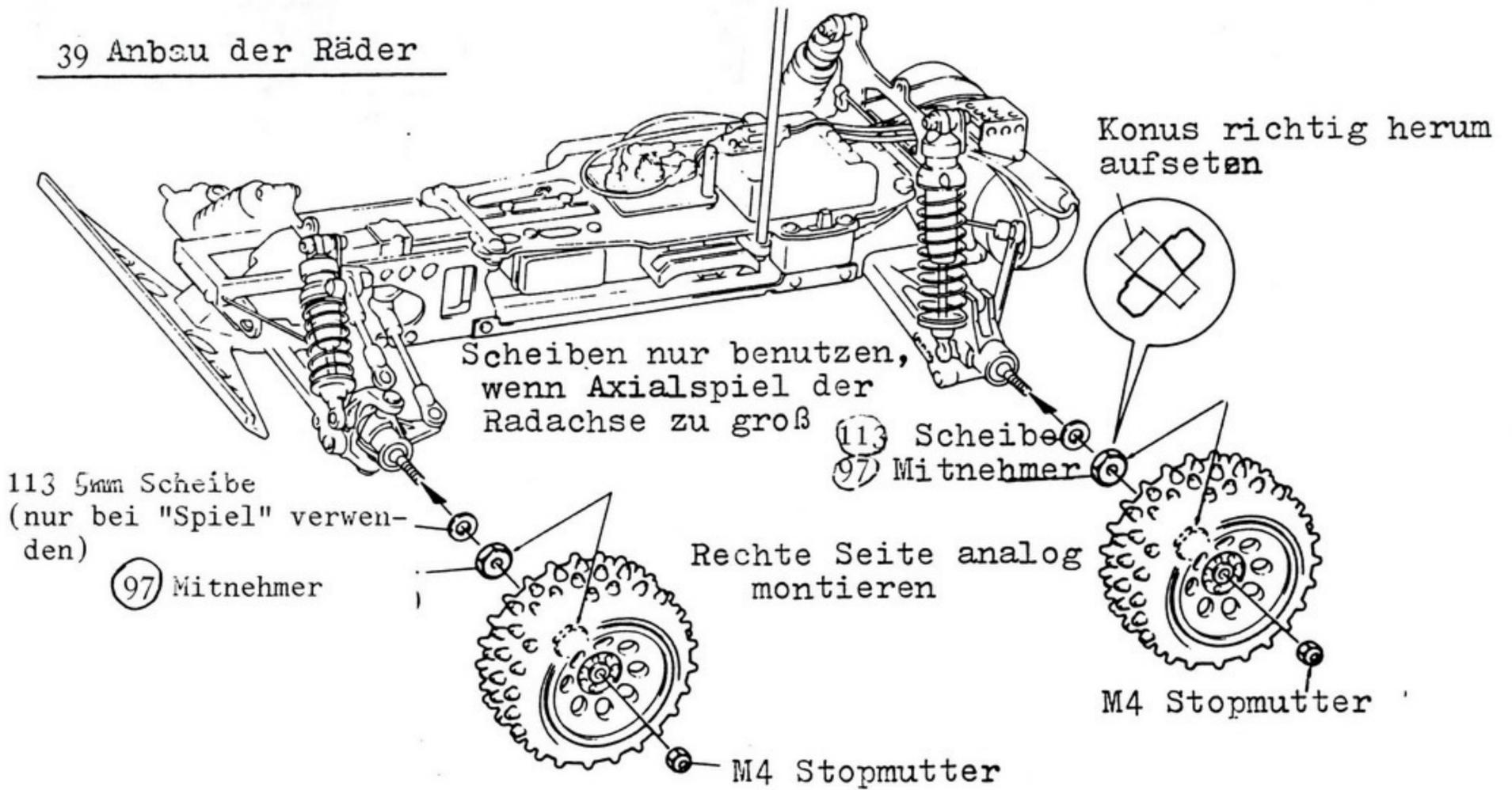
37 Anbau Stoßfänger



Einlage ③ in den Reifen
① quetschen



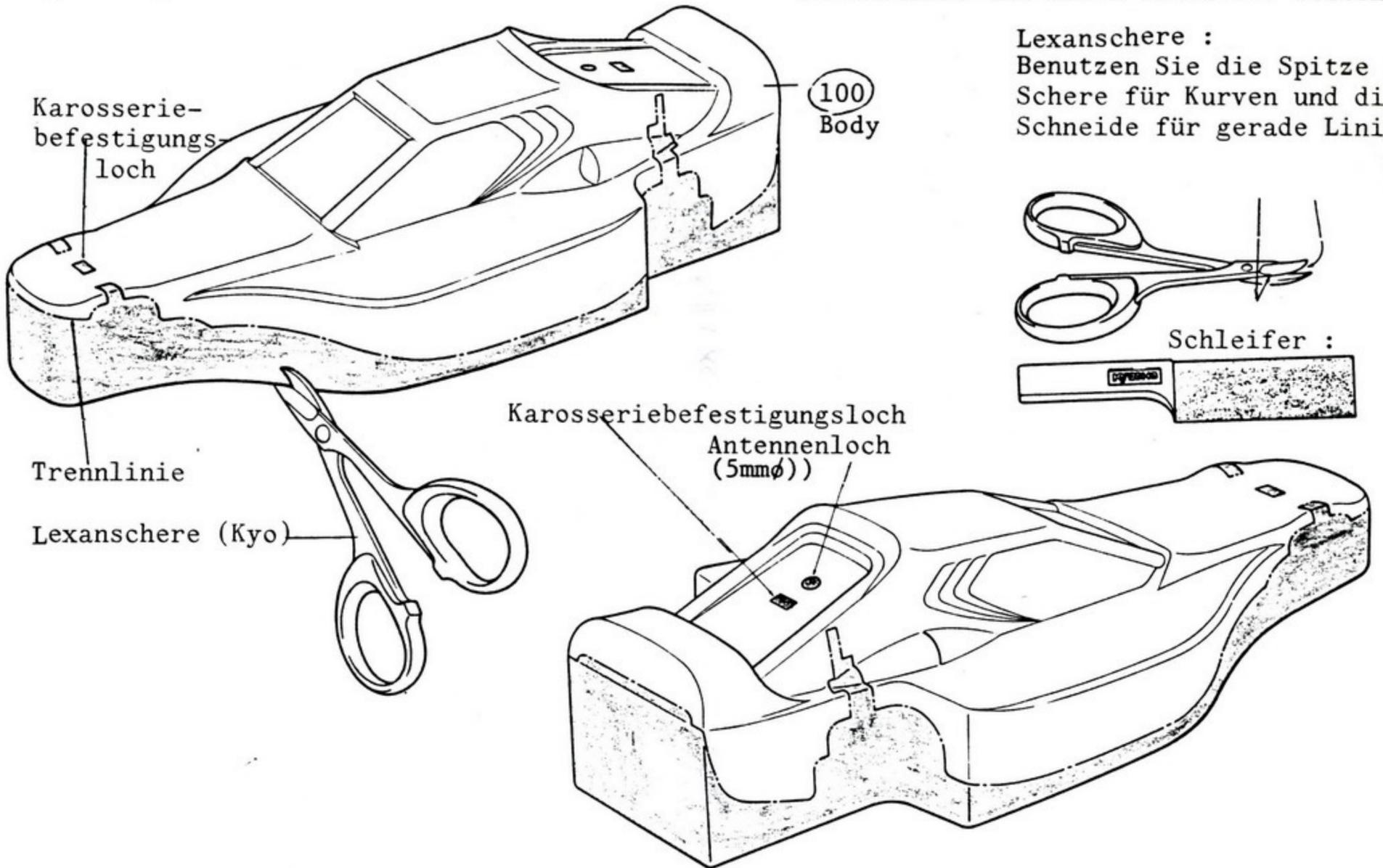
39 Anbau der Räder



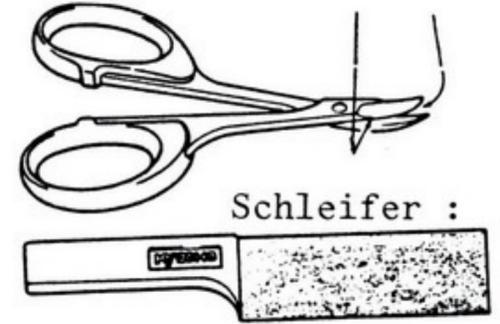
40 Zurechtschneiden der Karosserie

Schneiden Sie die grauen Teile mit einer Schere ab.

Kyosho bietet ein Karosseriebearbeitungs Set Nr.1829 an, daß aus einer runden Lexanschere und einem Schleifer besteht.



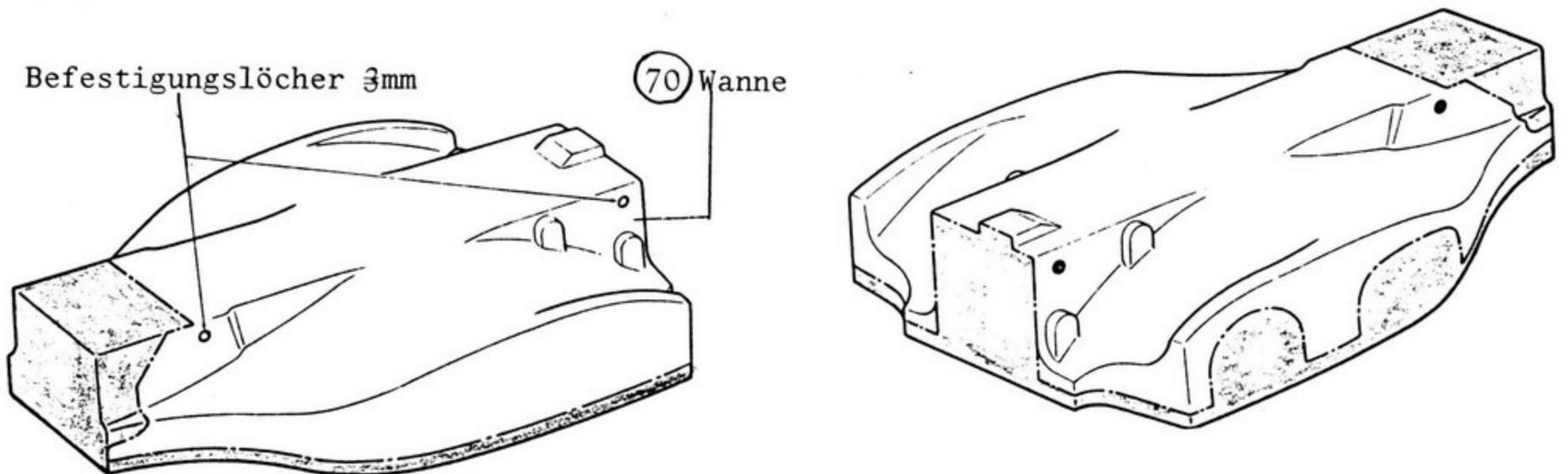
Lexanschere :
Benutzen Sie die Spitze der Schere für Kurven und die Schneide für gerade Linien.



41 Zurechtschneiden der Wanne

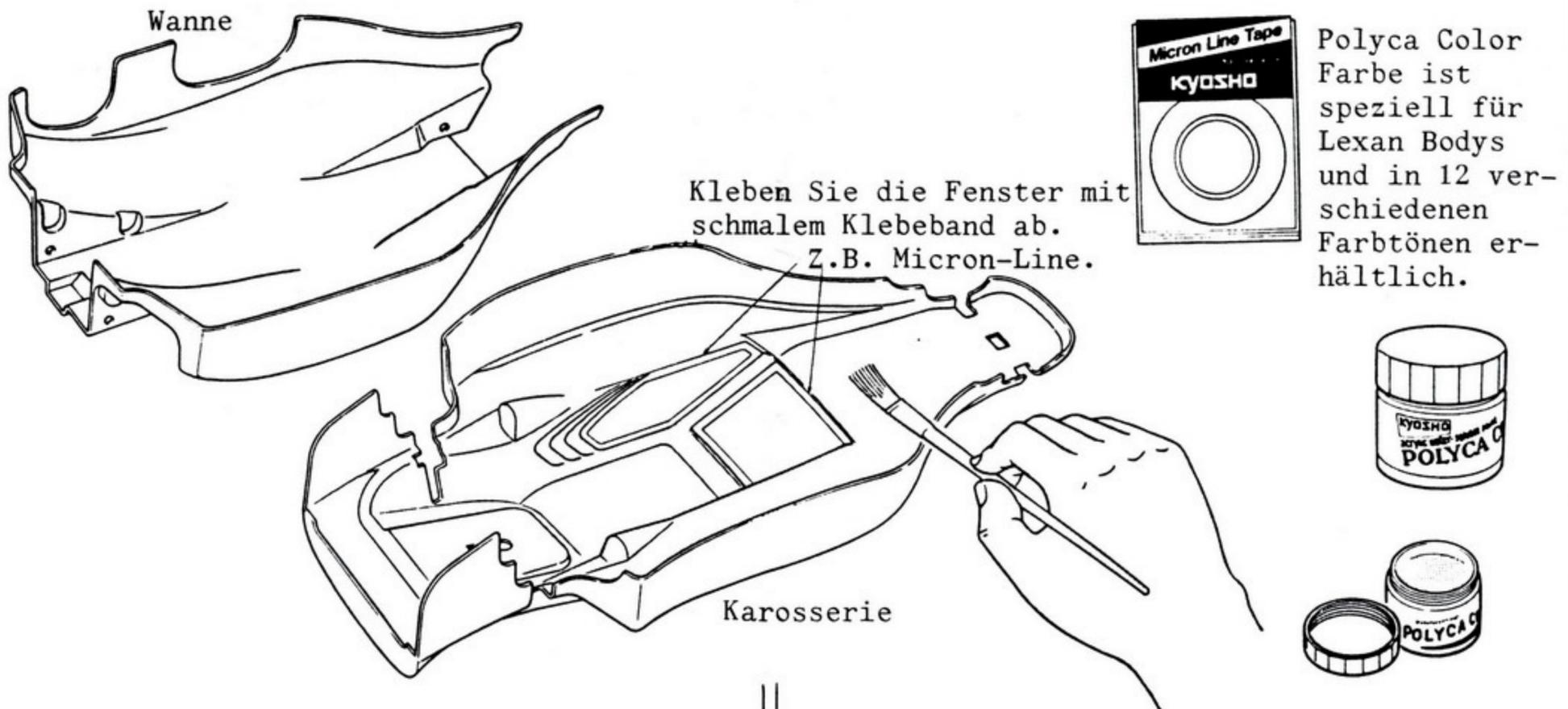
Befestigungslöcher 3mm

70 Wanne



42 Bemalung der Karosserie

Als erstes waschen Sie die Karosserie und lassen sie danach gut trocknen. Dann bemalen Sie sie von innen. Wenn die Karosserie mehrfarbig werden soll, sollten die Ränder mit Klebeband abgeklebt werden. Tragen Sie die hellste Farbe zuletzt auf.

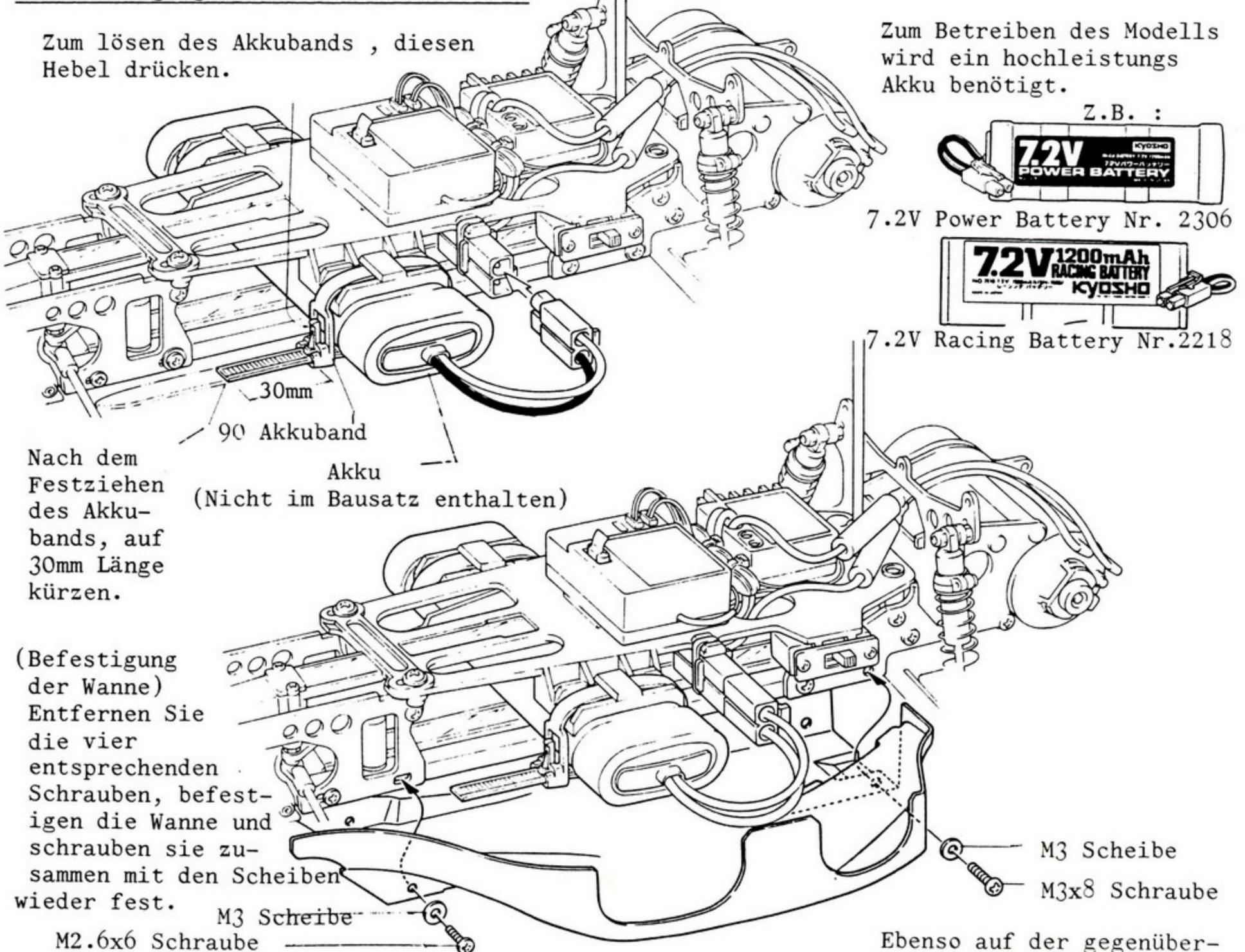


43 Befestigung der Wanne und des Akkus

Zum lösen des Akkubands, diesen Hebel drücken.

Zum Betreiben des Modells wird ein hochleistungs Akku benötigt.

Z.B. :



Nach dem Festziehen des Akkubands, auf 30mm Länge kürzen.

(Befestigung der Wanne)
Entfernen Sie die vier entsprechenden Schrauben, befestigen die Wanne und schrauben sie zusammen mit den Scheiben wieder fest.

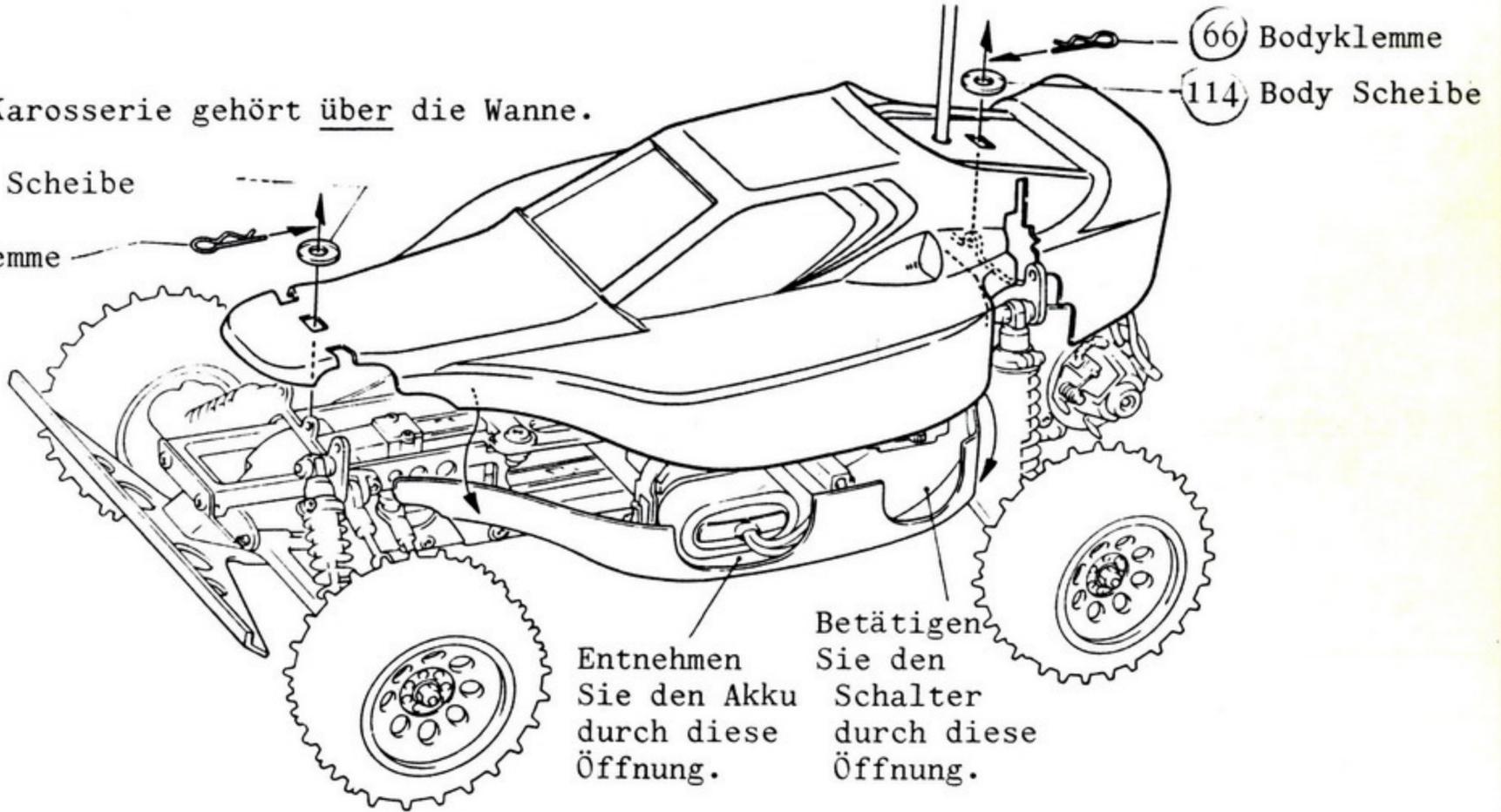
Ebenso auf der gegenüberliegenden Seite.

44 Befestigung der Karosserie

Die Karosserie gehört über die Wanne.

(114) Body Scheibe

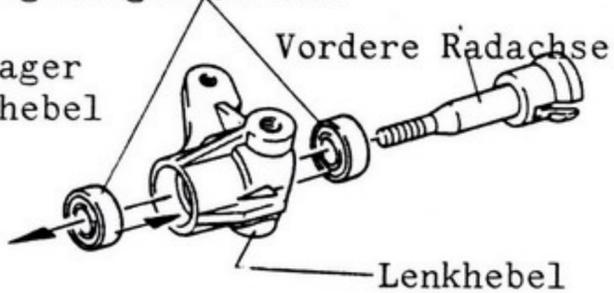
(66) Bodyklemme



Der Einbau von Kugellagern verringert die Verluste und verlängert die Fahrzeit.

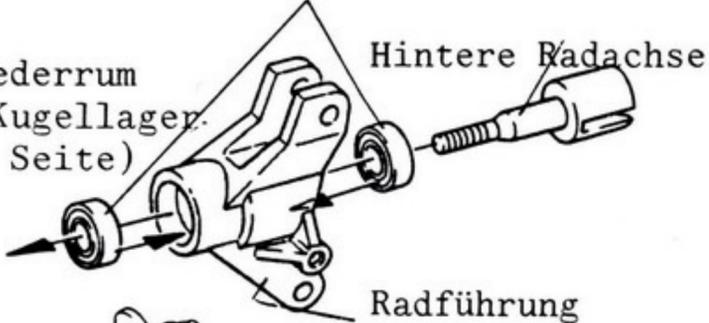
Kugellager 5x10mm

(2 Kugellager pro Lenkhebel L und R.)



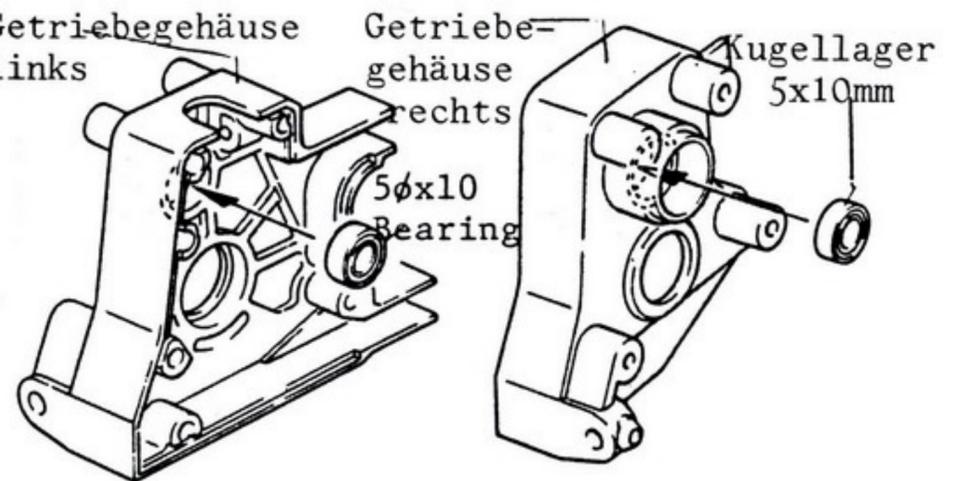
5φ x 10 Kugellager

(Wiederrum 2 Kugellager je Seite)



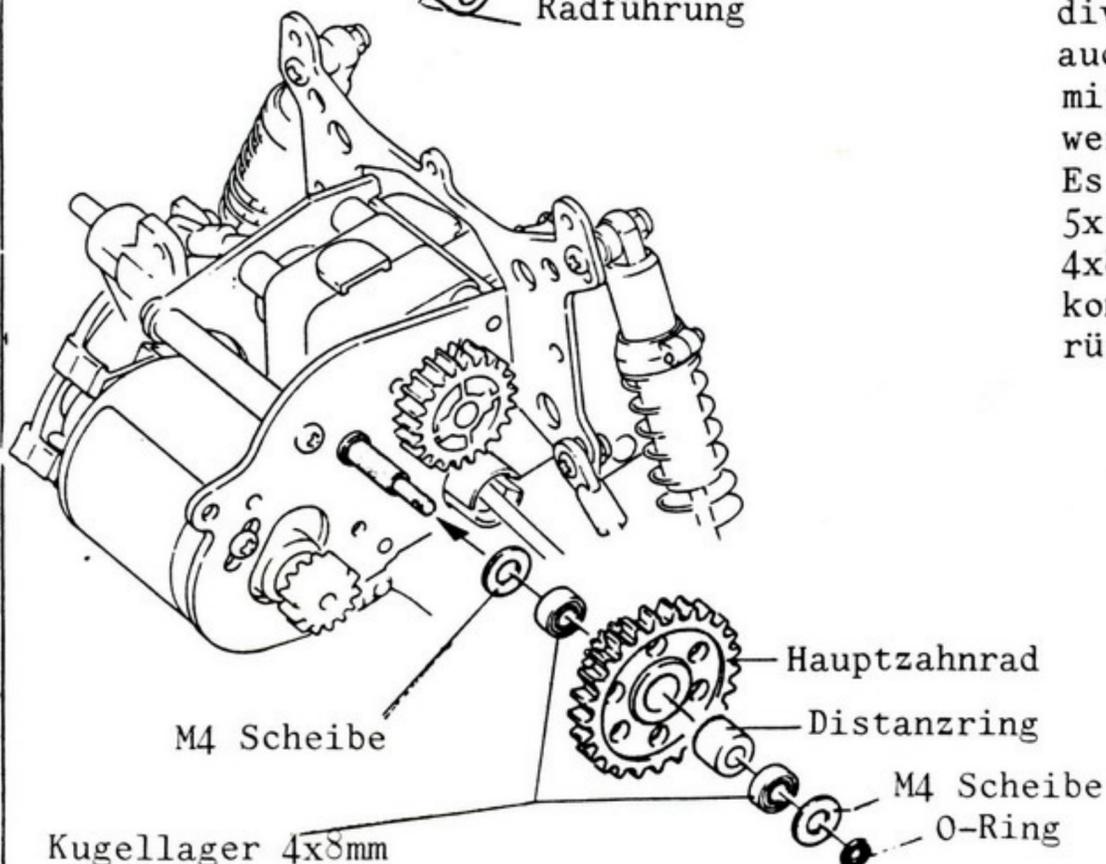
Getriebegehäuse links

Getriebegehäuse rechts

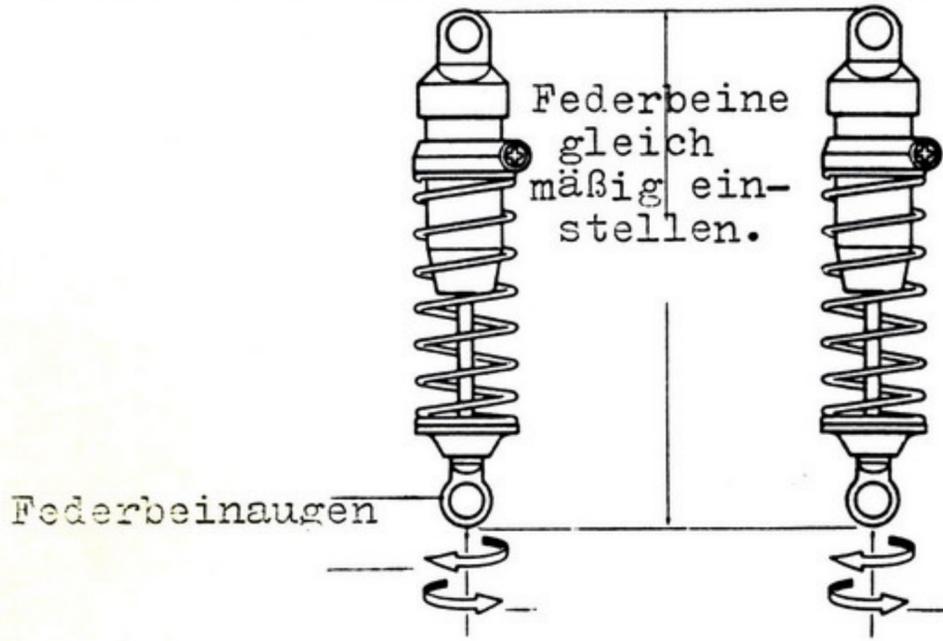


Es gibt zum Aufrüsten des Fahrzeugs diverse Tuningteile. Unter anderem auch verschiedene Kugellagersätze, mit denen das Modell ausgestattet werden kann.

Es werden 10 Lager der Größe 5x10mm und 2 Lager der Größe 4x8mm benötigt, um den Pro Optima komplett auf Kugellager umzurüsten.



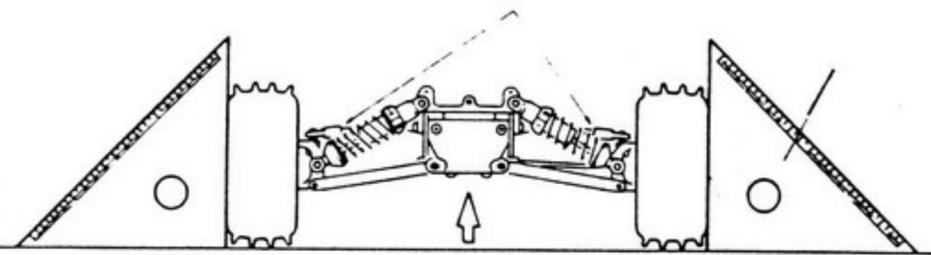
Einstellung der Federbeine



Federbeine so einstellen, daß beide vorderen und beide hinteren Federbeine die gleiche Wirkung aufweisen.

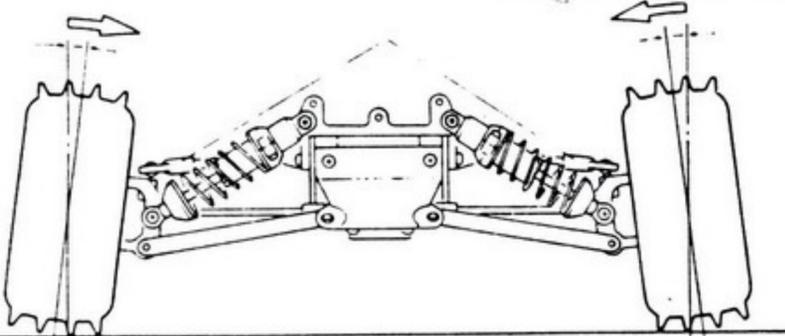
Fahrwerksgrundeinstellung am OPTIMA

Sturz der Vorderräder



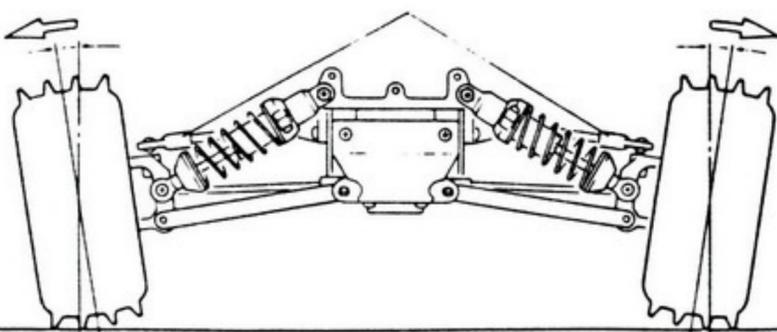
Fahrzeug auf glatten Untergrund stellen. Im ausgefederten Zustand den Sturz der beiden Vorderräder gleichmäßig einstellen durch verdrehen der oberen Spurstangen.

Negativer Sturz



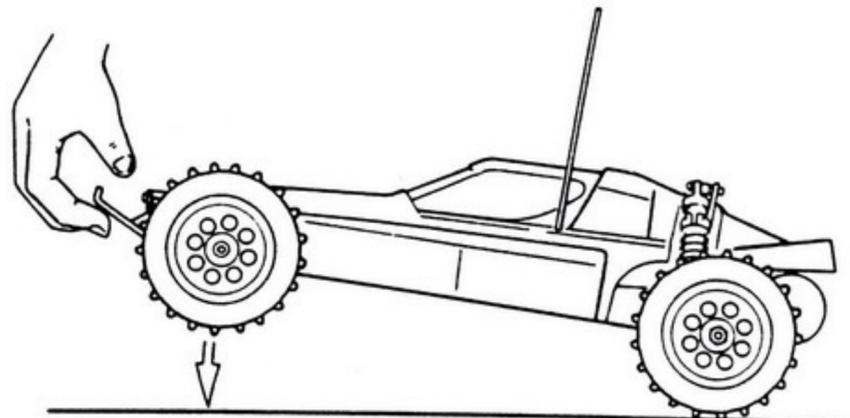
Negativer Sturz wird durch hereindrehen der Spurstangen erreicht.

positiver Sturz

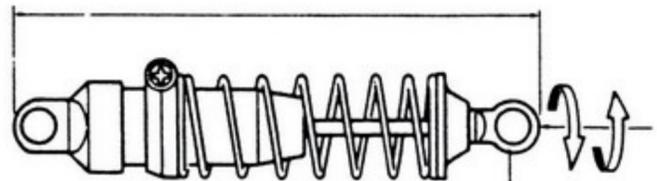
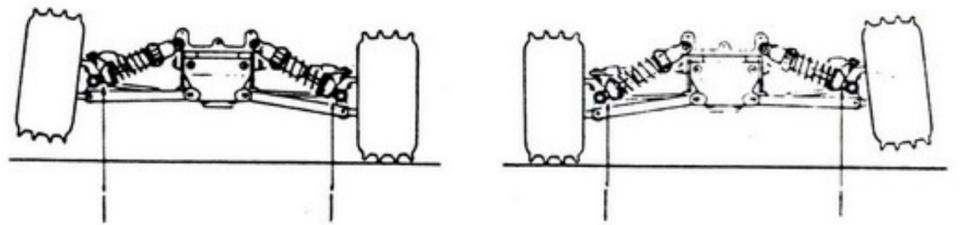


Positiver Sturz wird durch herausdrehen der Spurstangen erreicht.

Federweg vorne



Fahrzeug auf glatten Untergrund stellen. Vorne in der Mitte anheben, und langsam herablassen. Es müssen beide Vorderräder gleichzeitig den Boden berühren. Korrektur ist durch Veränderung der Federbeinlänge möglich.



Einstellung des Dämpfers durch Verdrehung des Federbeinauges.

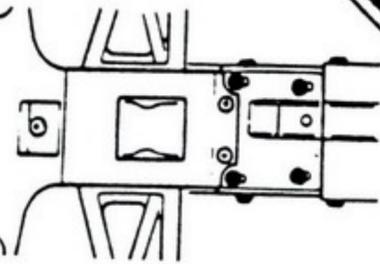
Spannen der Kette:

Um größeren Schaden zu vermeiden, sollte die Kette nach 5-6 Fahrzyklen nachgespannt werden.

1. Kettenabdeckung abnehmen

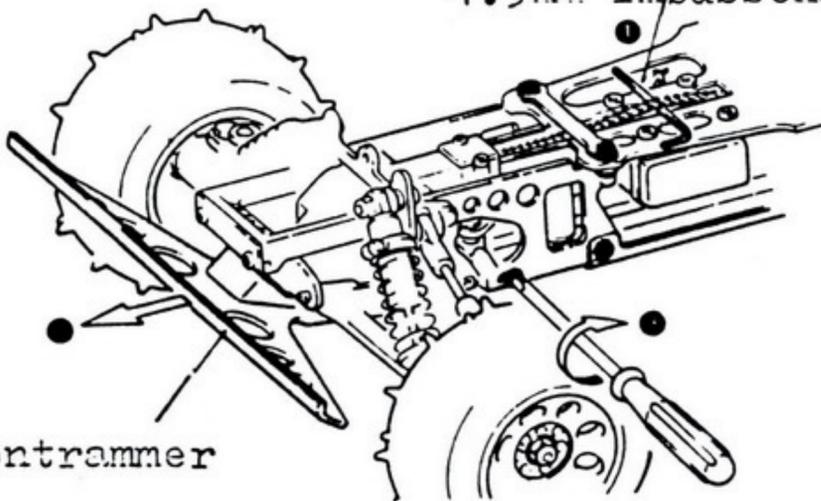
Abdeckung

Spannmöglichkeit



- ① Karosse abnehmen
- ② 10 Schrauben je 1/2 Umdrehung lösen
- ③ Kettenschutz abnehmen

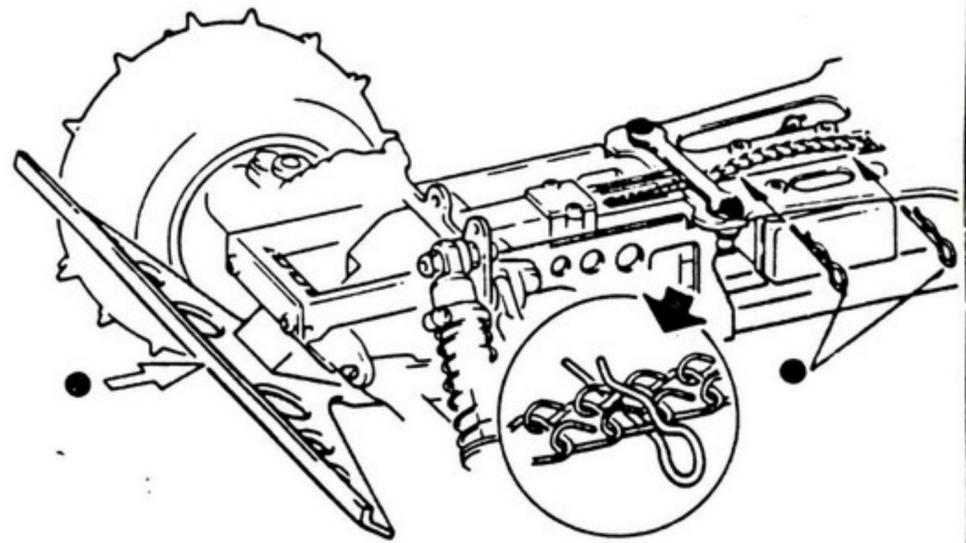
1.5mm Imbusschlüssel



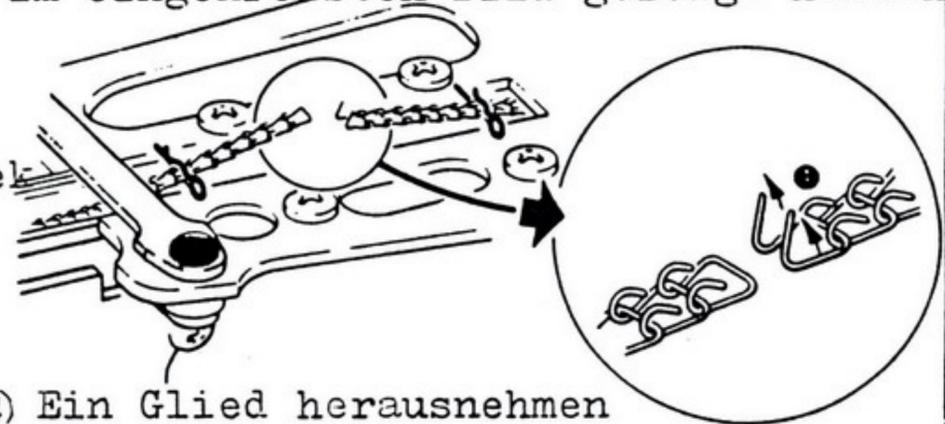
Frontrammer

- ① 1.5mm Imbusschl. unter Kette schieben
- ② Frontrammer nach vorne ziehen.
- ③ Rammer so festhalten und Schrauben anziehen.

Herausnehmen eines Kettengliedes.



- ① 10 Schrauben lösen.
- ② Frontrammer nach vorne, Kette ganz lösen.
- ③ Kette mit Karosseriekammern wie im eingekreisten Bild gezeigt halten.



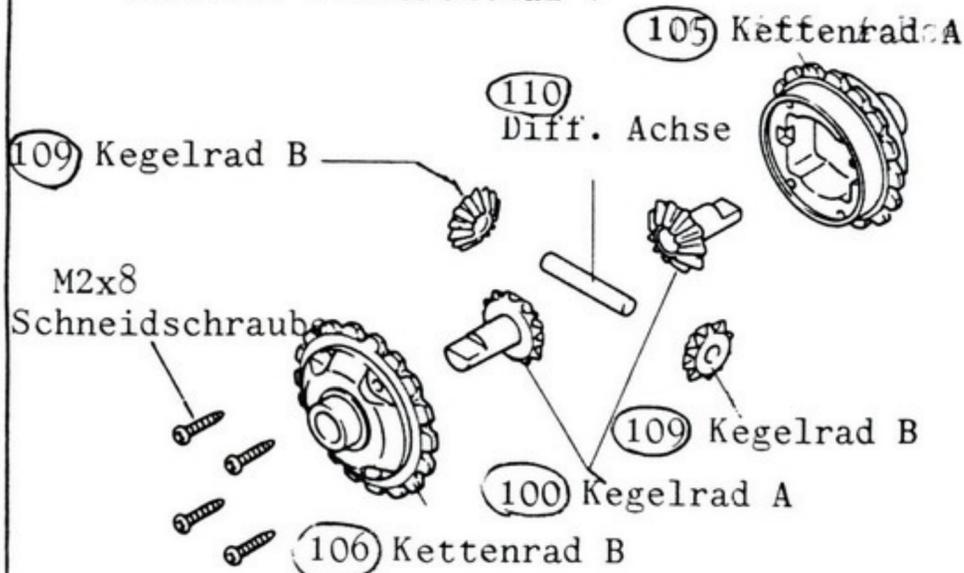
- ④ Ein Glied herausnehmen



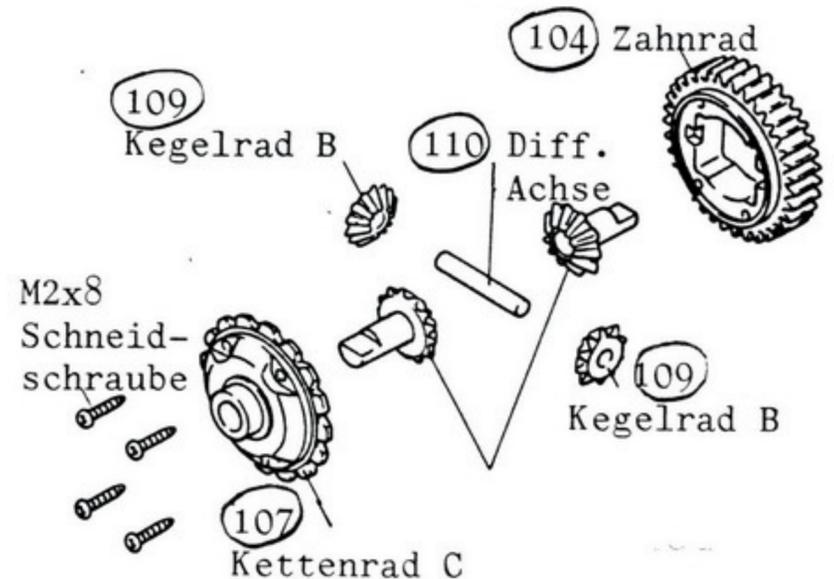
- ⑤ Kette wieder zusammenfügen, einbauen und neu einstellen.

Explosionszeichnung des vorderen und hinteren Differentials

Vorderes Differential :

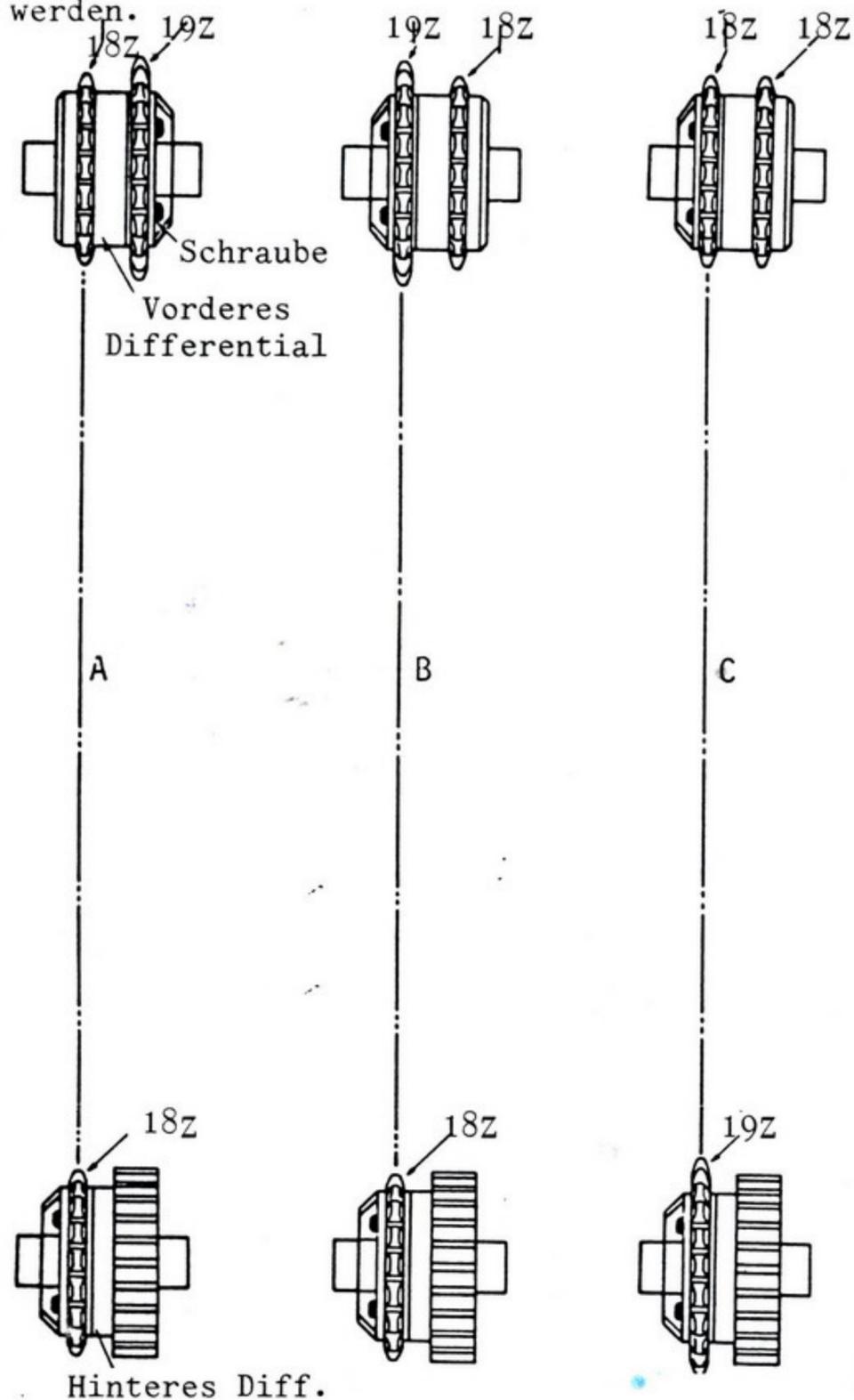


Hinteres Differential :



Kraftverteilung Vorne/Hinten

Durch Wechseln der vorderen und hinteren Kettenräder kann die Kraftverteilung verändert werden.



- A. Normal: Vorne und Hinten dreht gleichmäßig
- B. Hinterräder drehen etwas schneller
- C. Vorderräder drehen etwas schneller

Halten Sie die Kette so gut es geht sauber. Verschließen Sie alle Öffnungen des Kettenschachtes mit Silikonmasse und Klebeband.

Wartung der Kette : siehe vorherige Seite.

Abstimmung der Öldämpfer

Vorne: Mit dünnem Öl oder geringer Feder-
vorspannung wird die Lenkung wirkungsvoller

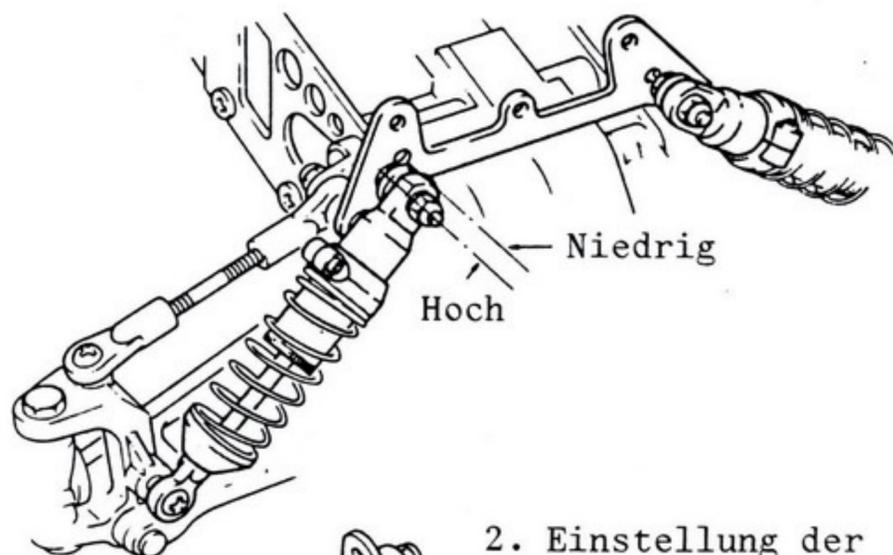
Vorne: Mit dickem Öl oder großer Feder-
vorspannung läßt die Lenkwirkung nach

Hinten: Mit dünnem Öl oder geringer Feder-
vorspannung nimmt die Haftung zu

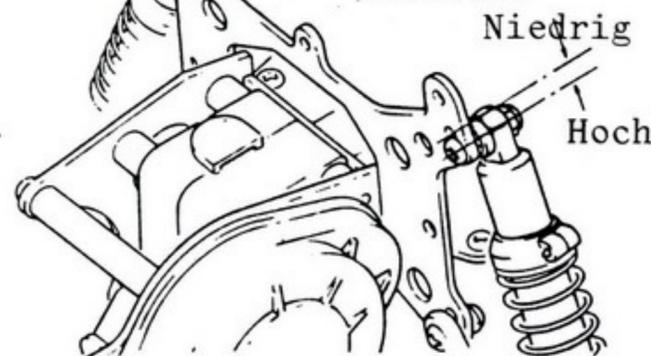
Hinten: Mit dickem Öl oder großer Feder-
vorspannung nimmt die Haftung ab

Einstellen der Bodenfreiheit

1. Einstellung der vorderen Bodenfreiheit



2. Einstellung der hinteren Bodenfreiheit



Die Bodenfreiheit sollte abhängig vom Untergrund eingestellt werden. Auf flachen, ebenen Strecken mit hohen Geschwindigkeiten sollte das Fahrzeug möglichst tief liegen. Bei Trial-Fahrten über Stöcker oder Steine sollte max. Bodenfreiheit verwendet werden.

Untersetzungstabelle für Le Mans Motore

Pinion	9T	10T	11T	12T	13T	14T
Gear	9T	10T	11T	12T	13T	14T
Ratio	13.8	12.4	11.2	10.3	9.5	8.8
Le Mans Motor	← 240WS →					
	← 240SB →					
	← H-240S →					

Verwenden Sie bei den Le Mans 360 Motoren auch größere Ritzel als 14 Zähne.