



Betriebsanleitung  
Operating instructions  
Notice d'utilisation



**1:10**  
**RB 15/4 Kit**

No. 2028



**Technische Daten**

Länge:	ca. 400 mm
Breite:	ca. 245 mm
Radstand:	ca. 265 mm
Gewicht:	ca. 1750 g

**Specification**

Length:	approx. 400 mm
Width:	approx. 245 mm
Wheelbase:	approx. 265 mm
Weight:	approx. 1750 g

**Caractéristiques techniques**

longueur :	approx. 400 mm
largeur :	approx. 245 mm
empattement :	approx. 265 mm
poids:	approx. 1750 g

<b>Erforderliches Zubehör für den Betrieb</b>	<b>Bestell. Nr.</b>
Fernsteuersender Megatech T-2PHKA	F2223 oder
Fernsteuersender Megatech T-2PL	F2206
(Lenk- und Gas-/Bremsservo im Lieferumfang der Fernsteueranlagen)	
NC-Zelle 1,2V RSZ, 12x (8x Sender, 4x Empfänger)	8004
Ladegerät Lader 5r	8308
Senderladekabel	F1415
Ladekabel BEC	F1418 oder
Empfängerladekabel	F1416
Glühkerze Enya No.4 (VE10)	71270010
Glühkerzenstecker mit Ladegerät	6085

<b>Recommended accessories:</b>	<b>Order No.</b>
Megatech T-2PHKA RC transmitter	F2223 or
Megatech T-2PL RC transmitter	F2206
(steering and throttle / brake servos supplied with RC set)	
NC cell, 1.2 V RSZ, 12 x (8 x transmitter, 4 x receiver)	8004
Battery charger, Lader 5r	8308
Transmitter charge lead	F1415
BEC charge lead	F1418 or
Receiver battery charge lead	F1416
Glowplug, Enya No. 4 (pack of 10)	71270010
Glow clip with charger	6085

<b>Accessoires recommandés</b>	<b>réf.</b>
radiocommande Megatech T-2PHKA	F2223 ou
radiocommande Megatech T-2PL	F2206
(servo de direction, des gaz et du frein avec les ensembles de radiocommande)	
éléments Cd-Ni 1,2V RSZ, 12x (8x émetteur, 4x récepteur)	8004
chargeur Lader 5r	8308
cordon de charge de l'émetteur	F1415
cordon de charge BEC	F1418 ou
cordon de charge pour accu récepteur	F1416
bougie Enya réf. 4, (10pcs)	71270010
soquet à bougie avec chargeur	6085

**Empfohlenes Zubehör und Werkzeug**

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

**Recommended accessories and tools**

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

**Accessoires recommandés et outillage**

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

**Ersatz- und Tuningteile**

Eine Gesamtübersicht der Ersatzteile, der Motor-Ersatzteile und der Tuningteile finden Sie auf den Seiten 23 bis 31.

**Replacement parts, upgrade parts**

Pages 23 - 31 show overall views of replacement parts for the model and motor and upgrade parts.

**Pièces de rechange et de compétition**

Vous trouverez une vue d'ensemble des pièces de rechange, des pièces de rechange destinés au moteur et des pièces de compétition sur les pages 23 à 31.

**Bau- und Betriebsanleitung**

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

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

**Building and operating instructions**

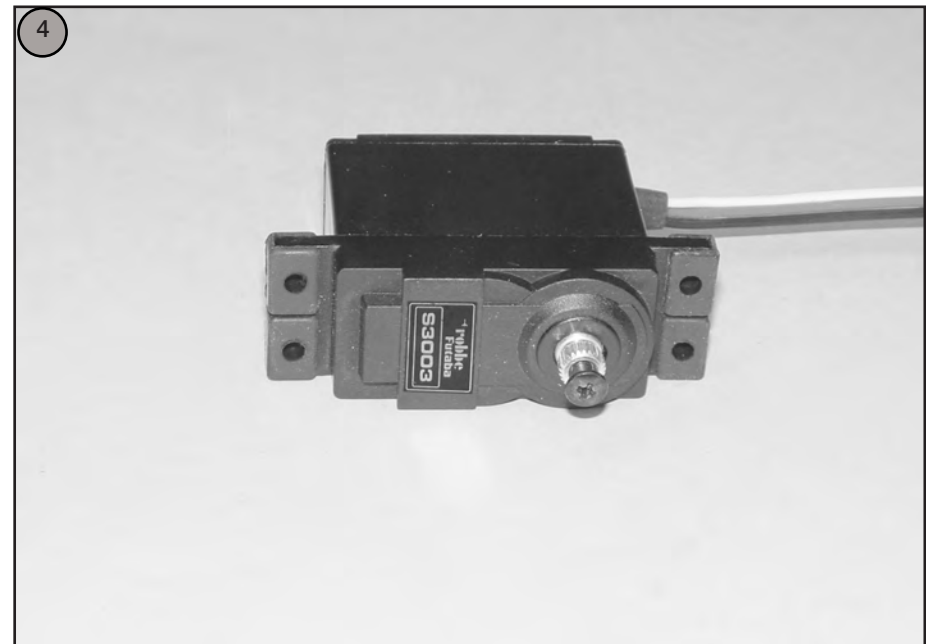
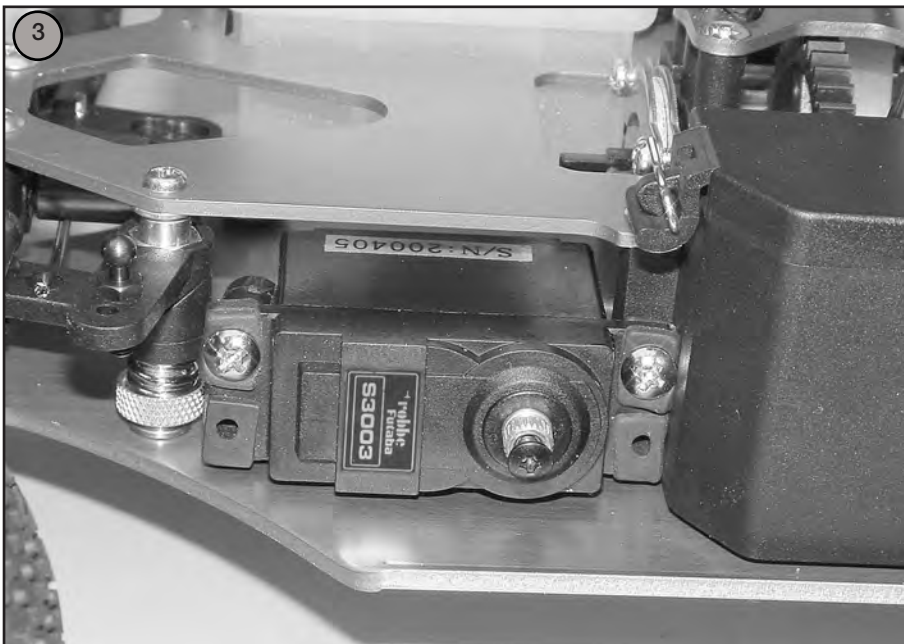
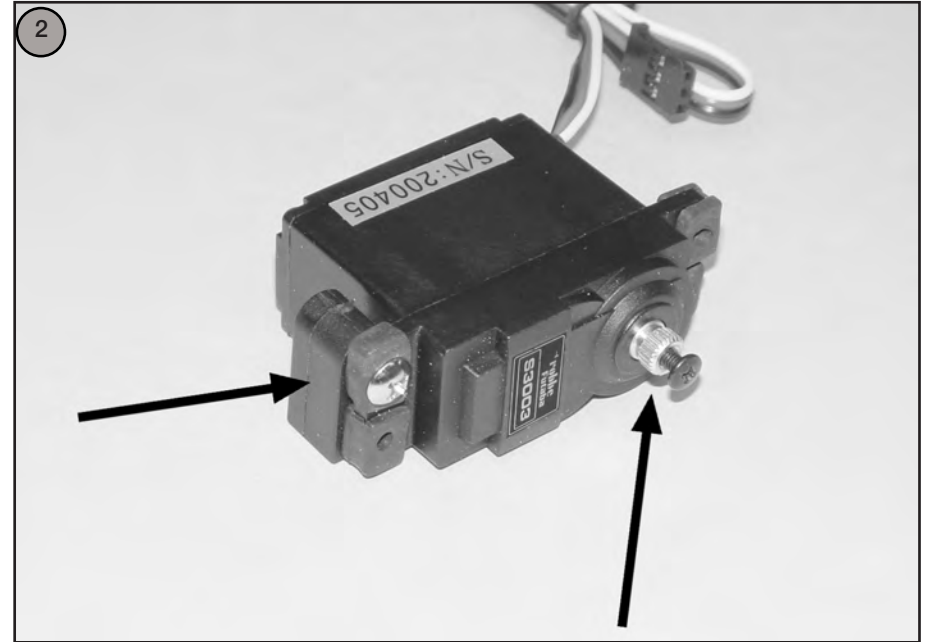
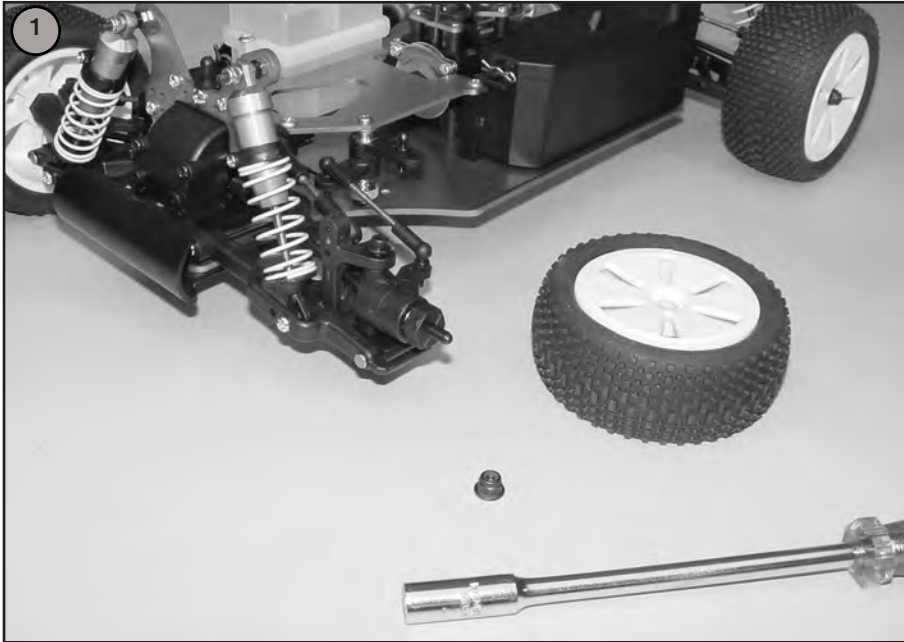
**Note:** tools and some of the model's components are potentially dangerous; please take great care when handling them to avoid injury.

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

**Notice d'assemblage et d'utilisation**

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

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



**Bild 1, Vorbereiten des Chassis**

- Die Räder auf die Sechskantmitnehmer aufstecken und mit den M 4-Radmuttern festsetzen.
- Luftfilter aufsetzen, um ein Eindringen von Schmutz in den Motor zu verhindern.
- Glühkerze mit dem beigefügten Dichtring versehen und in den Zylinderkopf eindrehen.

**Fig. 1, preparing the chassis**

- Fit the wheels on the hexagon drivers and secure them with the M4 wheel nuts.
- Fit the air filter to prevent dirt and dust entering the motor.
- Fit the sealing ring on the glowplug and screw it into the cylinder head.

**Fig. 1, préparatifs sur le châssis**

- Installer les roues sur l'entraîneur six pans et les fixer avec l'écrou de roue M4.
- Mettre le filtre à air en place afin d'éviter d'introduction d'impuretés dans le moteur.
- Munir la bougie du joint d'étanchéité joint et l'engager dans la tête du cylindre.

**Bild 2, Vorbereiten des Lenkservos**

- Servohebelschraube lösen, Steuerscheibe bzw. Kreuzhebel abnehmen.
- Servo mit Gummitüllen bzw. Unterlagen versehen.
- Den vorderen Servohalter am Lenkservo verschrauben.

**Fig. 2, preparing the steering servo**

- Undo the servo output screw and lift off the output disc or lever.
- Press the rubber grommets into the mounting lugs of the servo.
- Screw the front servo mount to the steering servo.

**Fig. 2, préparatifs sur le servo de direction**

- Desserrer la vis de palonnier du servo et retirer le palonnier circulaire ou le palonnier en croix.
- Munir le servo des passe-fils ou des support.
- Visser le support-servo avant au servo de direction.

**Bild 3, Einbau des Lenkservos**

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

**Fig. 3, installing the steering servo**

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

**Fig. 3, mise en place du servo de direction**

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

**Bild 4, Vorbereiten des Drosselservos**

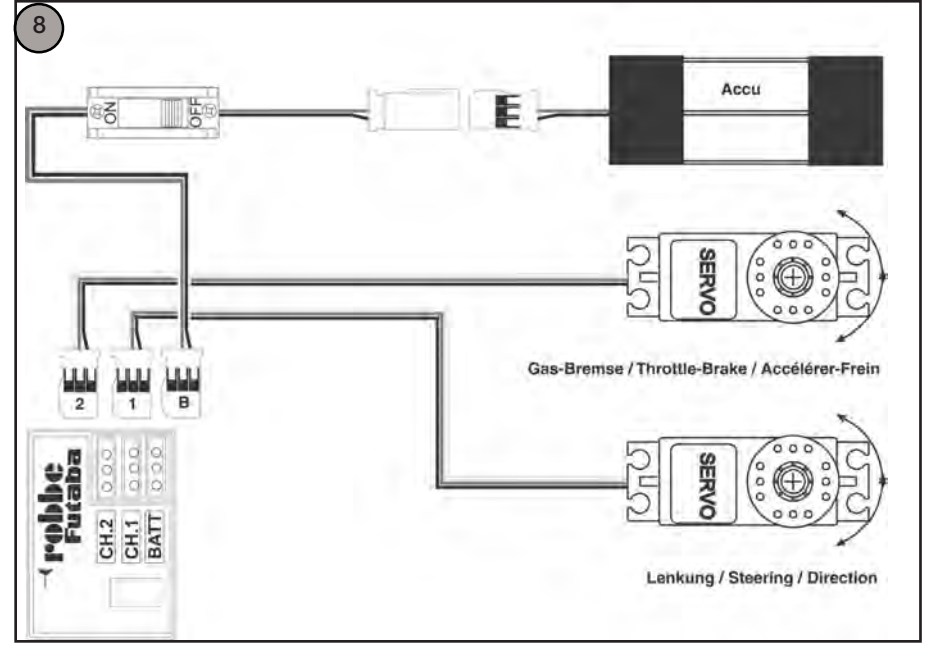
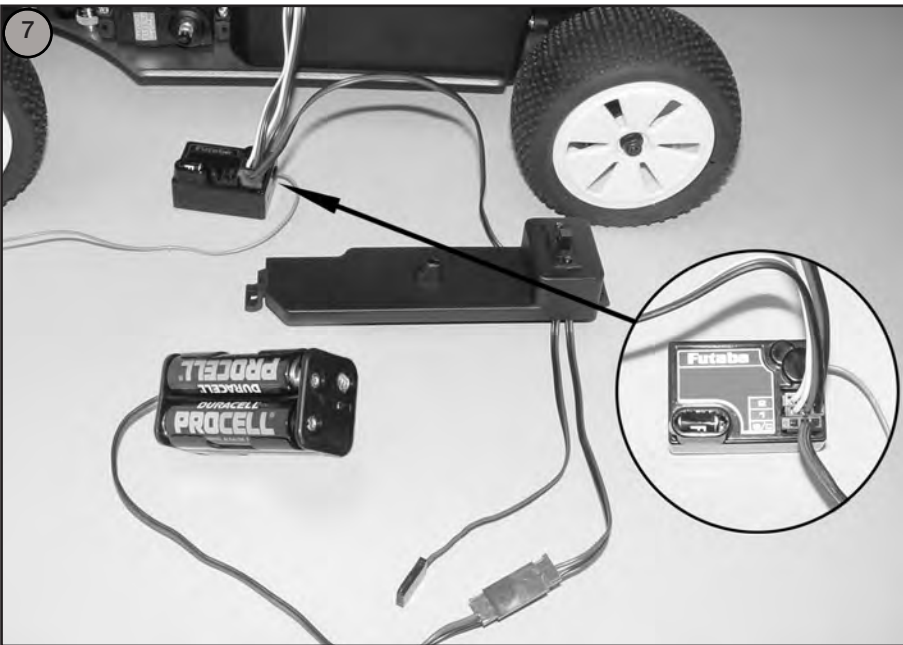
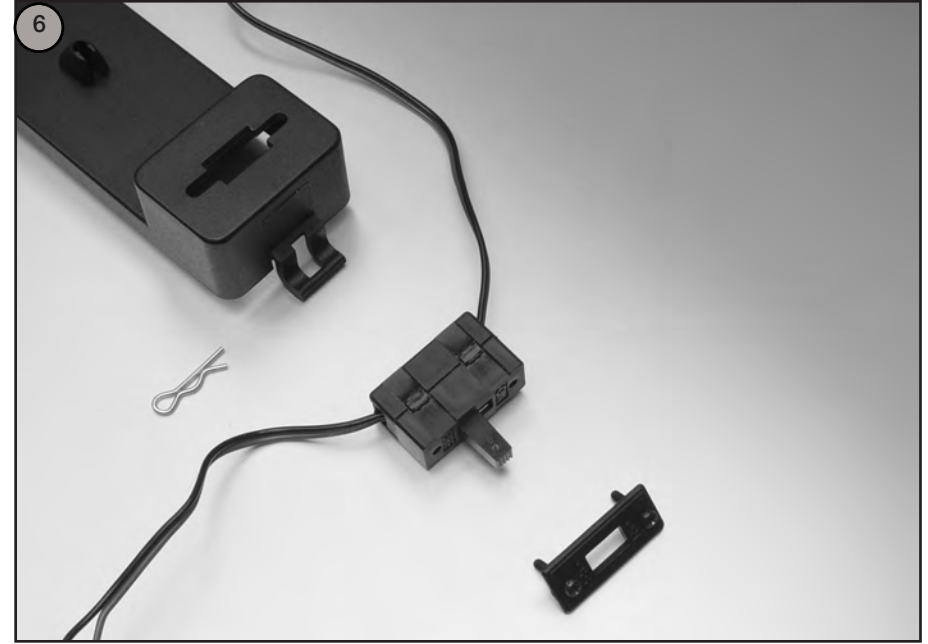
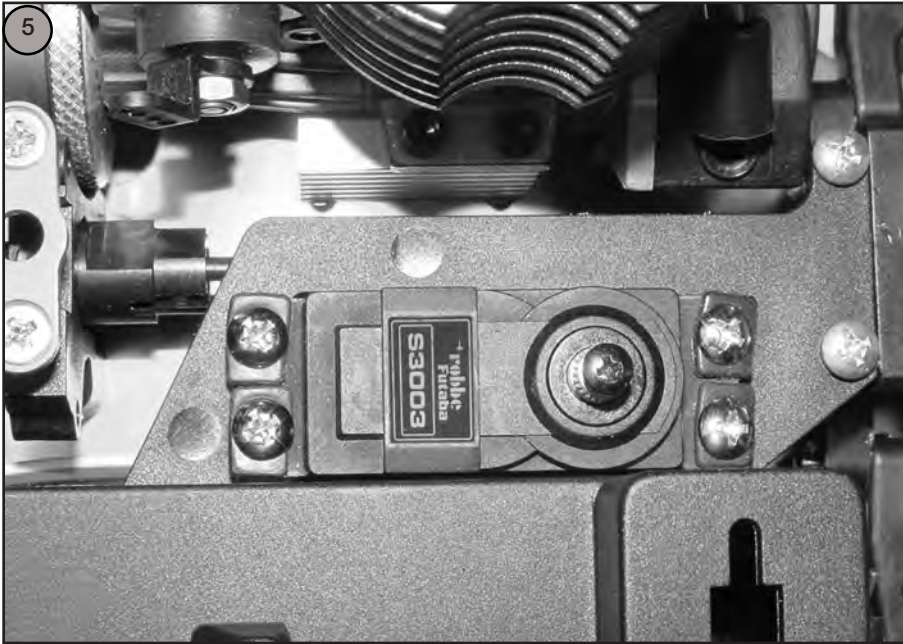
- Servohebelschraube lösen, Steuerscheibe bzw. Kreuzhebel abnehmen.
- Servo mit Gummitüllen bzw. Unterlagen versehen.

**Fig. 4, preparing the throttle servo**

- Undo the servo output screw and lift off the output disc or lever.
- Press the rubber grommets into the mounting lugs of the servo.

**Fig. 4, préparatifs sur le servo des gaz**

- Desserrer la vis de palonnier du servo et retirer le palonnier circulaire ou le palonnier en croix.
- Munir le servo des passe-fils ou des support.



**Bild 5, Einbau des Gasservos**

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

**Fig. 5, installing the throttle servo**

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

**Fig. 5, mise en place du servo des gaz**

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

**Bild 6, der Schalter**

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

**Fig. 6, the switch**

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

**Fig. 6, l'interrupteur**

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

**Bilder 7 und 8, Empfänger und Akku (box)**

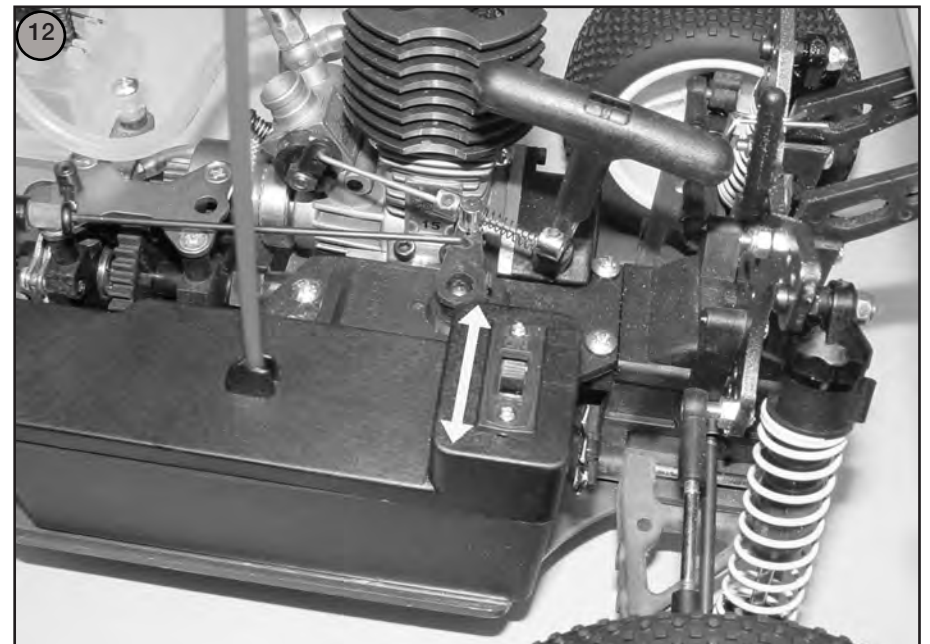
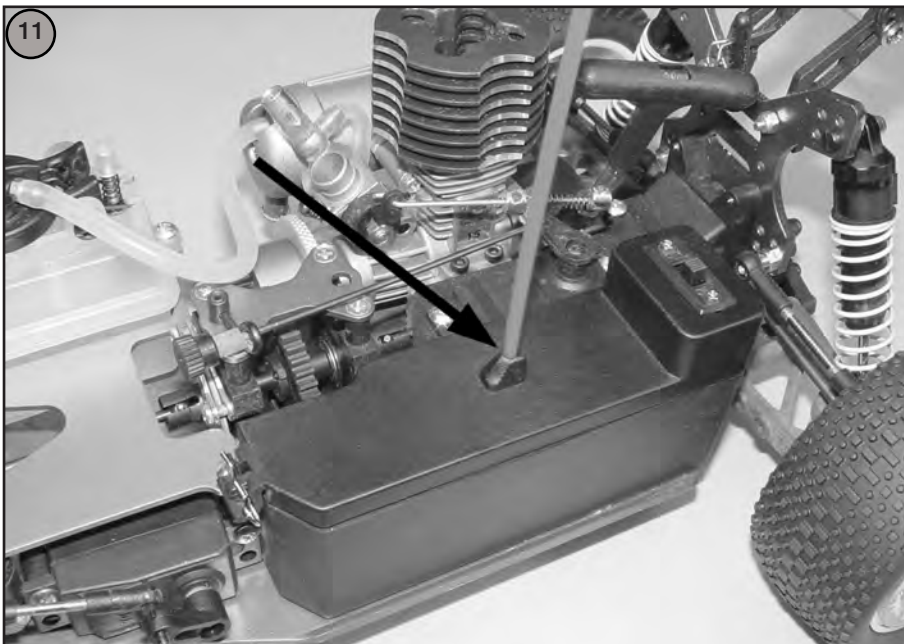
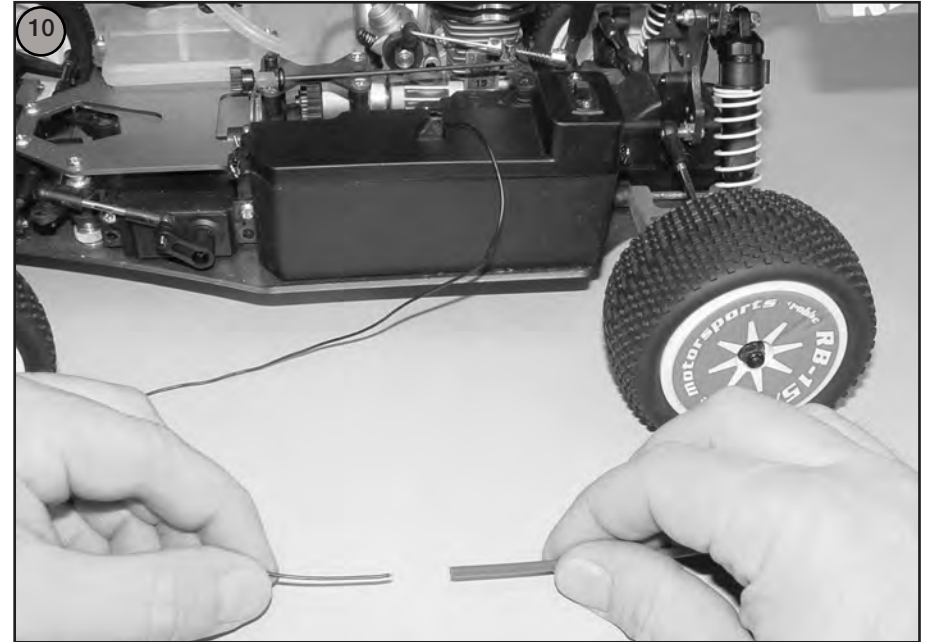
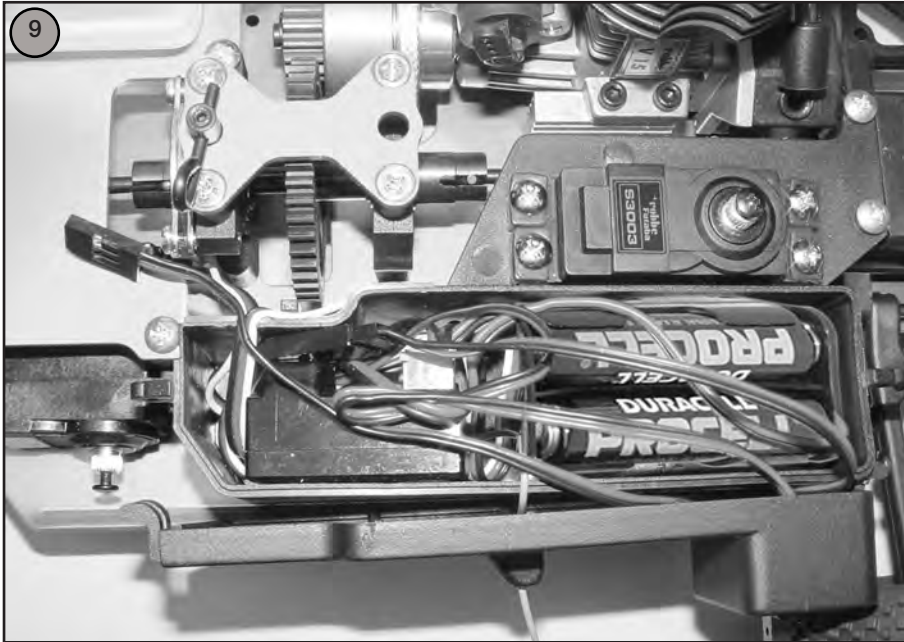
- Servokabel und Schalter am Empfänger anschließen.
- Batterien / Akkus einsetzen, Polung beachten.
- Akkubox am Schalterkabel anschließen.

**Figs. 7 and 8, receiver and batterie (box)**

- Connect the servo lead and switch to the receiver.
- Install the dry or rechargeable cells, taking care to maintain correct polarity.
- Connect the battery box to the switch harness.

**Figures 7 et 8, récepteur et porte-accu**

- Raccorder les cordons des servos et l'interrupteur au récepteur.
- Mettre les piles/les accus en place en tenant compte des polarités indiquées.
- Raccorder le porte-accu au cordon-interrupteur.



#### Bild 9, Empfängereinbau

- Empfänger einlegen, Akkubox einsetzen.
- Die Servokabel durch den Schlitz der RC-Box nach innen führen.
- Kabel sauber verlegen, nicht knicken oder einklemmen.  
**Wichtig: Die Kabel müssen so verlegt werden, daß sie nicht mit Zahnrad oder Bremsscheibe in Berührung kommen können.**
- Die Litzenantenne des Empfängers durch die Bohrung des Deckels nach außen führen.

#### Fig. 9, installing the receiver and the battery box

- Install the receiver and the battery box
- Run the servo leads into the RC box through the slots provided.
- Deploy the cables neatly; don't kink them or allow them to become snagged.  
**Important: it is essential to arrange the cables in such a way that there is no chance of them coming into contact with the gears or brake disc.**
- Locate the flexible wire aerial attached to the receiver and thread it out through the hole in the lid.

#### Fig. 9, mise en place du récepteur et du porte-accu

- Mettre le récepteur et le boîtier de l'accu en place.
- Passer les cordons de servo dans la fente du boîtier de l'ensemble de réception.
- Disposer proprement le cordon sans le plier ni le coincer.  
**Important : les cordons doivent être agencés de manière qu'ils ne puissent entrer en contact avec la roue dentée ou le disque de frein.**
- Amener l'antenne souple du récepteur vers l'extérieur en la passant par l'alésage du boîtier.

#### Bilder 10 und 11, die Empfängerantenne

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

#### Figs. 10 and 11, the aerial

- Close the cover again.
- Slip the wire aerial attached to the receiver into the aerial sleeve.
- Push the aerial sleeve into the aerial base.

#### Figures 10 et 11, l'antenne du récepteur

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

#### Bild 12

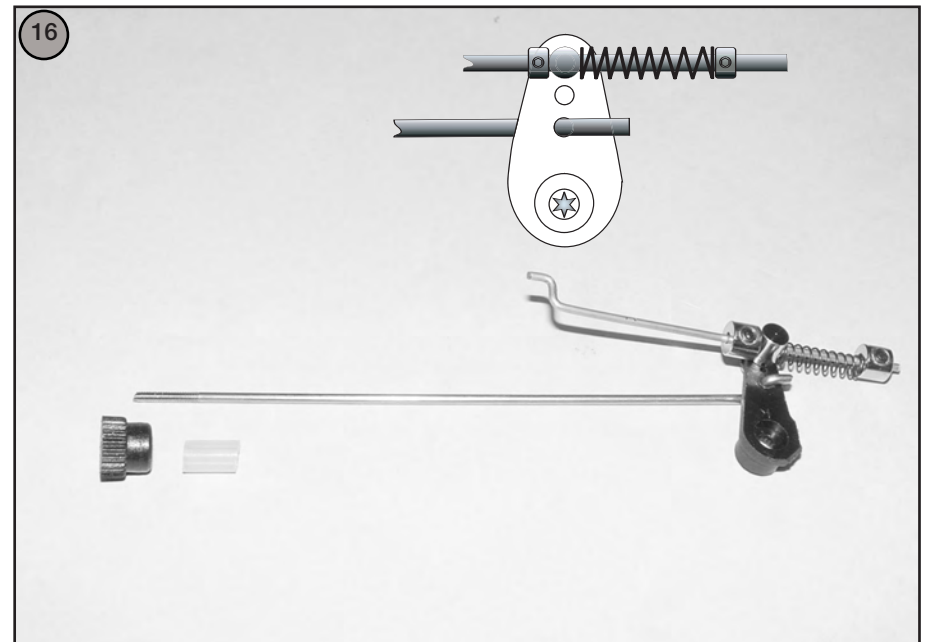
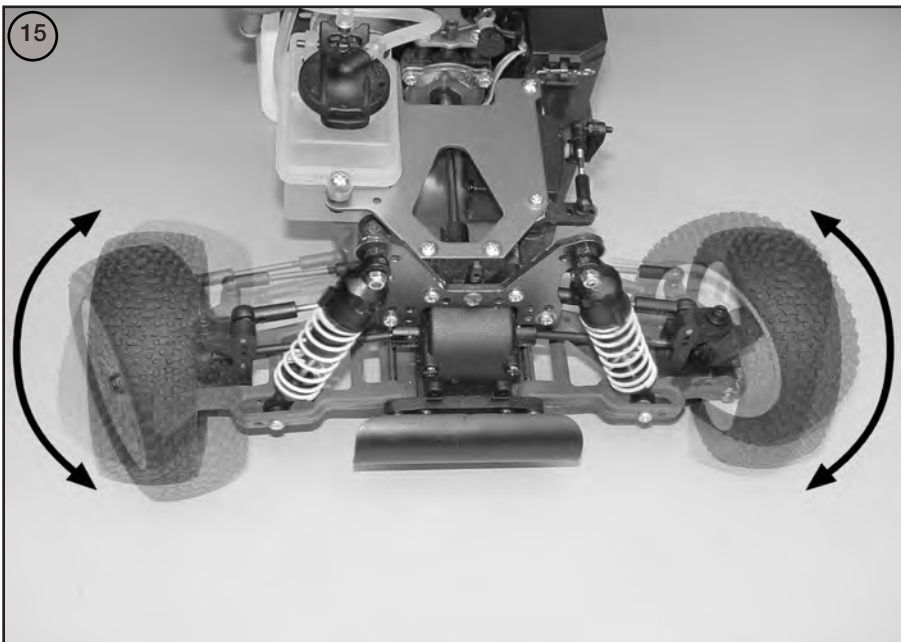
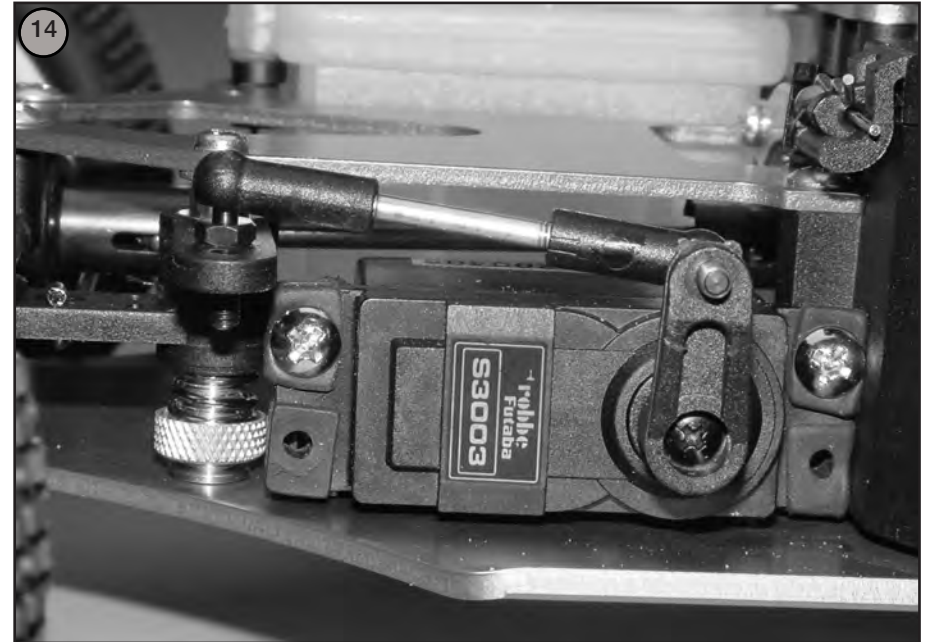
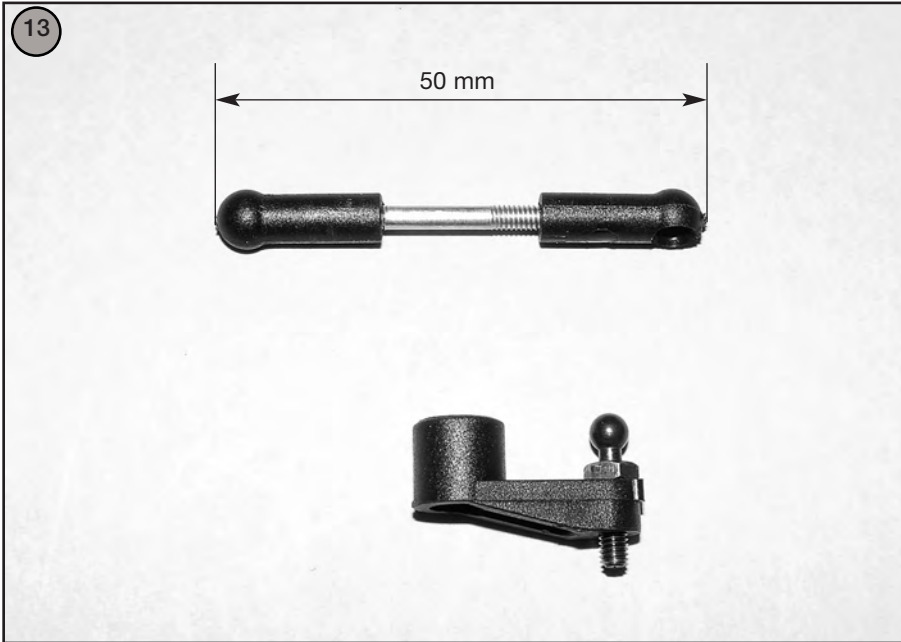
- Zuerst den Sender einschalten.
- Die Empfangsanlage durch Betätigen des Schalters einschalten.
- Beide Servos mit der Fernsteuerung in Neutralstellung bringen.
- Ausschalten in umgekehrter Reihenfolge.

#### Fig. 12

- Switch the transmitter on first.
- Turn on the receiving system by operating the switch.
- Set both servos to neutral (centre) from the transmitter
- Switch off in the reverse order, i.e. receiver first.

#### Fig. 12

- Mettre d'abord l'émetteur en marche.
- Mettre l'ensemble de réception en marche en actionnant l'interrupteur.
- Amener les deux servos en position neutre à l'aide de l'ensemble de radiocommande.
- En fin de séance de pilotage, procéder dans l'ordre inverse de la mise en marche.



**Bild 13, das Lenkgestänge**

- Die zwei Kugelgelenke auf die M 3 Gewindestange aufdrehen. Das so gefertigte Lenkgestänge auf eine Länge von ca. 50 mm einstellen.
- **Hinweis:** Dem Montagekasten liegen Servohebel mit verschiedenen Feinverzahnungen bei. Die Hebel für Futaba Servos sind mit einem "F" gekennzeichnet.
- Den Kugelkopf für die Lenkung in den einarmigen Servohebel eindrehen.

**Bild 14, Lenkung**

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

**Bild 15, Lenkung prüfen**

- Bei Drehen des Lenkrads nach rechts (links) müssen die Räder nach rechts (links) einschlagen.
- Ist dies nicht der Fall, Servo-Reverse-Schalter des Senders (Kanal 1, Lenkung) betätigen.

**Bild 16, das Gas / Bremsgestänge**

- Den kurzen Arm des Gas- / Bremshebels wegschneiden.
- Das Gas- / Bremsgestänge gemäß Bild 16 anfertigen. Zwei Bohrungen im Servohebel auf 2 mm aufbohren. Die Mutter der Gestängekupplung mit Loctite sichern.

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

**Fig. 13, the steering pushrod**

- Screw the two ball-links onto the M3 threaded rod to form the steering pushrod. Set the overall length of the pushrod to about 50 mm.
- **Note:** the kit is supplied with servo output arms with different spline patterns. The arms for Futaba servos are marked with a letter "F".
- Screw the ball-end bolt into the single-sided output arm on the steering servo.

**Fig. 14, steering**

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

**Fig. 15, checking the steering**

- When you turn the steering wheel to the right (left) the front wheels must also turn to the right (left).
- If this is not the case, operate the servo reverse switch of the transmitter (channel 1, steering).

**Fig. 8, throttle / brake pushrod**

- Cut away the short arm from the throttle / brake lever.
- Assemble the throttle / brake pushrod as shown in Fig. 16. Drill 2 holes in the lever to 2 mm Ø. Secure the nut of the pushrod connector with a drop of Loctite (threadlock fluid).
- **Note:** the knurled nut for the brake is not fitted until the pushrod has been installed.

**Fig. 13, la tringle de direction**

- Visser les deux biellettes sur la tige filetée M 3. Régler la tringle de direction sur une longueur de 50 mm environ.
- **À noter :** dans la boîte de construction se trouvent des palonniers de servo présentant des dentures fines différentes. Les palonniers destinés aux servos Futaba portent le repère "F".
- Engager la biellette de direction dans le palonnier de servo à un bras.

**Fig. 14, direction**

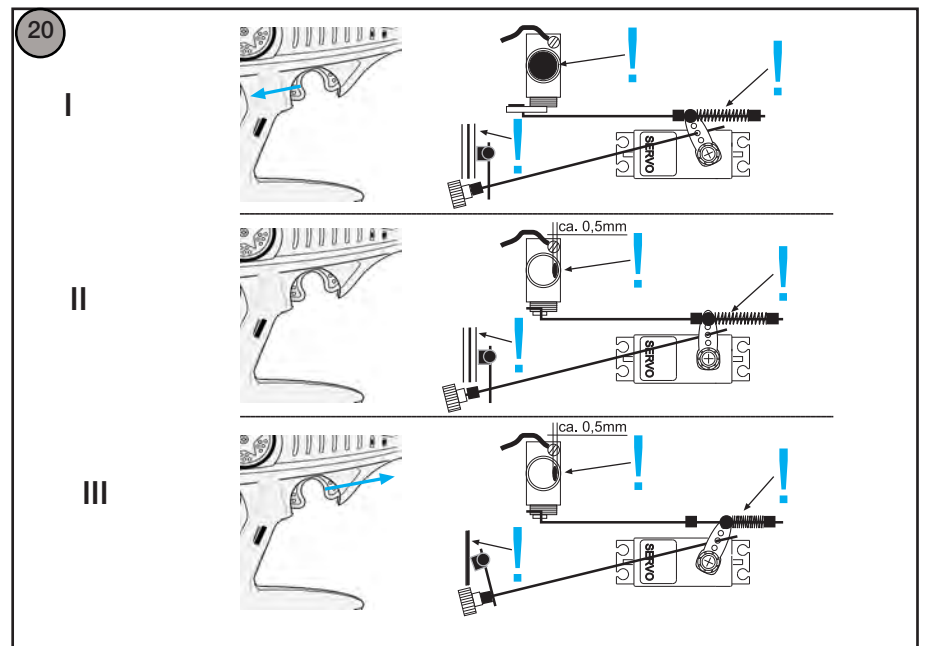
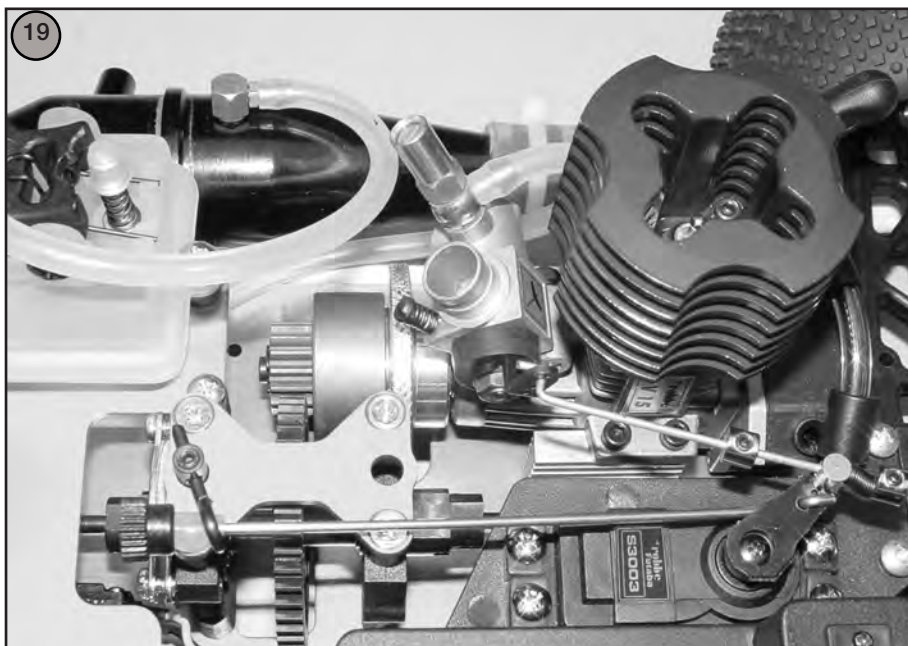
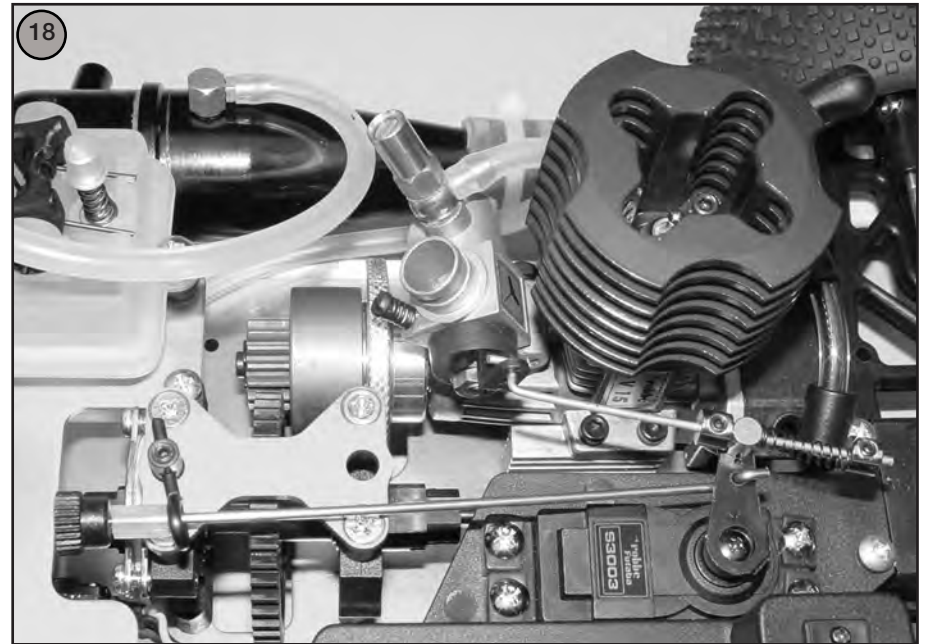
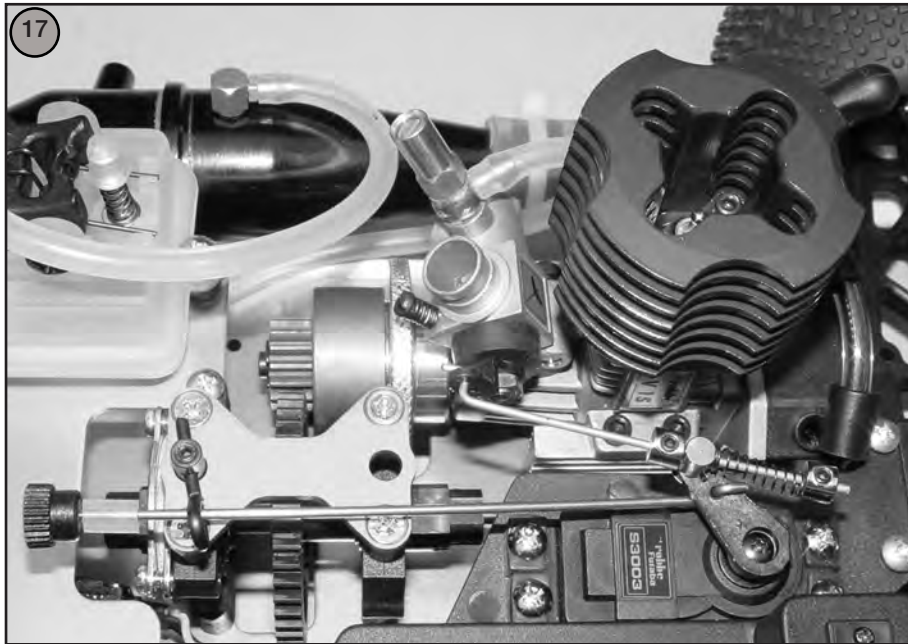
- Planter le palonnier de servo préparé sur la tringle de direction.
- Planter une seconde biellette sur le pivot sphérique du servo-sauve.
- Planter le palonnier sur le servo et le fixer avec la vis de palonnier de servo.

**Fig. 15, contrôle de la direction**

- Lorsque vous tournez le volant vers la droite (vers la gauche) il faut que les roues se déplacent vers la droite (vers la gauche).
- Si ce n'est pas le cas, actionner le commutateur d'inversion de la course du servo (Reverse) de l'émetteur (voie 1, direction).

**Fig. 8, la tringle gaz/frein**

- Couper le bras court du palonnier gaz/frein.
- Réaliser la tringle gaz/frein selon les indications de la fig. 16. Agrandir 2 trous du palonnier (2 mm). Bloquer l'écrou de l'accouplement de tringle avec du Loctite.
- **À noter :** ne desserrer la molette de frein qu'après la mise en place.



#### Bild 17, Vergaser und Bremse

- Z-Kröpfung des Gasgestänges im Drosselhebel des Vergasers einhängen (obere Bohrung).
- Bremsgestänge durch den Bremshebel fädeln. Silikon-schlauchstück aufschieben, Rändelmutter aufdrehen.
- Servohebel nach Abb. 20, II auf das Gasservo aufsetzen und mit der Servohebelschraube sichern.
- Den Luftfilter abnehmen, um die Stellung des Drosselkükens im Vergaser prüfen zu können.
- Gas - Bremshebel am Sender ziehen. ("Vollgasstellung"). Das Drosselkükens im Vergaser muß ganz öffnen und die Bremse darf nicht greifen.
- Wenn das Drosselkükens geschlossen bleibt und die Bremse greift, Servo-Reverse Schalter Drossel am Sender betätigen.

#### Bild 18

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

#### Bild 19

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

#### Bild 20

##### - Die Stellungen von Drosselkükens und Bremse

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

#### Fig. 17, carburettor and brake

- Connect the pre-formed end of the throttle pushrod to the throttle arm on the carburettor (upper hole).
- Slip the brake pushrod through the brake lever, fit the piece of silicone hose, then screw the knurled nut in place.
- Press the output arm onto the throttle servo and secure it with the servo output screw - see fig. 20, II.
- Remove the air filter so that you can check the position of the throttle barrel in the carburettor.
- Push the throttle / brake lever into the transmitter case („full-throttle position“). The throttle barrel in the carburettor should now open fully, and the brake should not engage.
- If the throttle barrel remains closed and the brake engages, operate the servo reverse switch of the transmitter.

#### Fig. 18

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

#### Fig. 19

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

#### Fig. 20

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

#### Fig. 17, Carburateur et frein

- Accrocher l'extrémité en Z de la tringle des gaz dans le premier trou du palonnier du carburateur.
- Enfiler la tringle de frein dans le palonnier de frein. Enfiler le morceau de flexible en silicone, desserrer l'écrou moleté.
- Mettre le palonnier de servo en place sur le servo des gaz et le fixer avec la vis du palonnier, c.f. fig. 20, II.
- La tringle des gaz et du frein est pré-réglée à l'usine.
- Retirer le filtre à air pour pouvoir contrôler la position du boisseau dans le carburateur.
- Lorsque vous poussez le manche des gaz/frein dans le boîtier de l'émetteur ("position plein gaz"), le boisseau dans le carburateur doit être entièrement ouvert et le frein ne doit pas mordre.
- Si le boisseau reste fermé et que le frein mord, actionner le commutateur d'inversion de la course du servo de l'émetteur.

#### Fig. 18

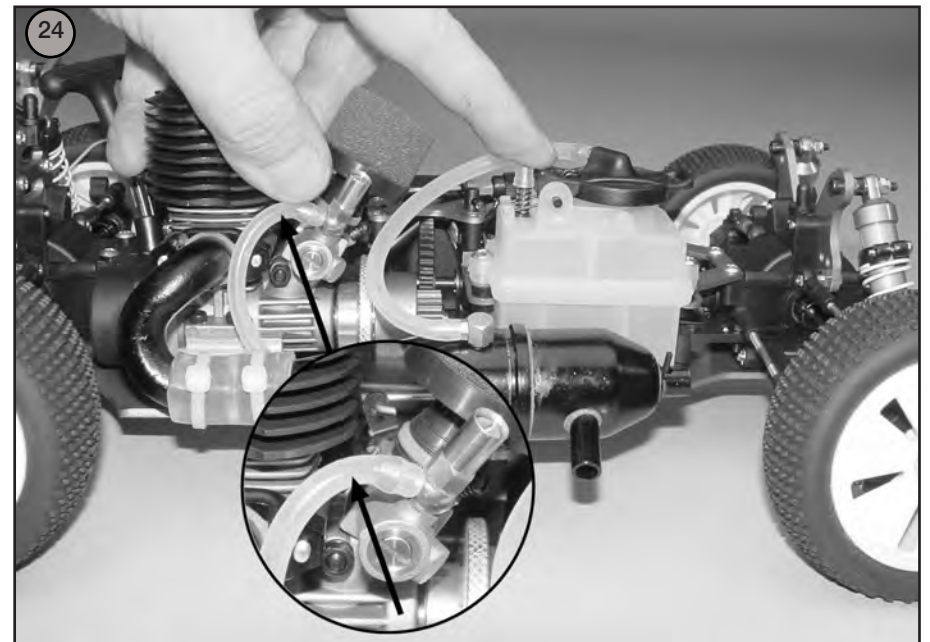
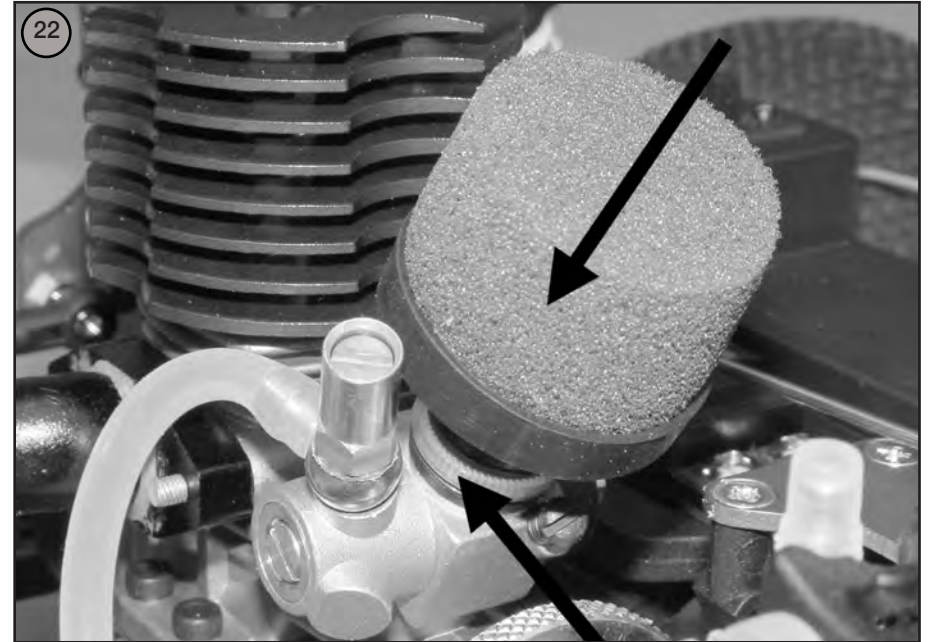
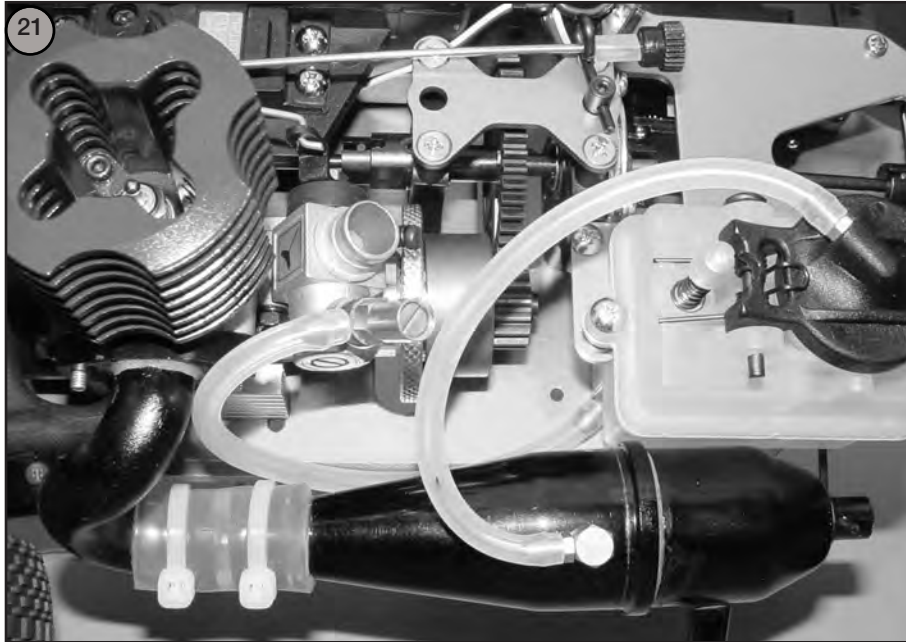
- En position ralenti (position médiane) le carburateur est pratiquement fermé, il ne subsiste qu'une petite ouverture (approximativement 0,5 mm) et le frein ne mord pas! Si nécessaire, décaler les bagues d'arrêt en conséquence sur la tringle des gaz.

#### Fig. 19

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

#### Fig. 20

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



### Starten und Einlaufhinweise

- Wir empfehlen, die ersten Fahrversuche ohne Karosserie durchzuführen, bis der Motor eingestellt ist.

#### Bild 21

- Korrekter Anschluß der Kraftstoffschläuche

#### Bild 22

- **Luftfilter aufsetzen und mit dem kleinen Kabelbinder sichern.**
- Auf festen Sitz des Luftfilters achten. Staub, der in den Vergaser gelangt, beschädigt den Motor.

#### Bilder 23 und 24

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

#### Bild 25, Seite 16

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

### Starting the motor, notes on running-in

- We recommend that you carry out the first few trial runs without the bodywork fitted; at least until you have established the final settings for the motor.

#### Fig. 21

- Correct method of connecting the fuel lines

#### Fig. 22

- **Fit the air filter and tighten the small cable tie to secure it.**
- Ensure that the air filter is firmly attached. Any dust which gets inside the carburettor will damage the motor.

#### Figs. 23 and 24

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

#### Fig. 24, page 16

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

### Démarrage et conseils de rodage

- Nous recommandons d'effectuer les premiers essais sans carrosserie jusqu'à ce que le moteur soit parfaitement réglé.

#### Fig. 21

- Raccordement correct des flexibles de carburant

#### Fig. 22

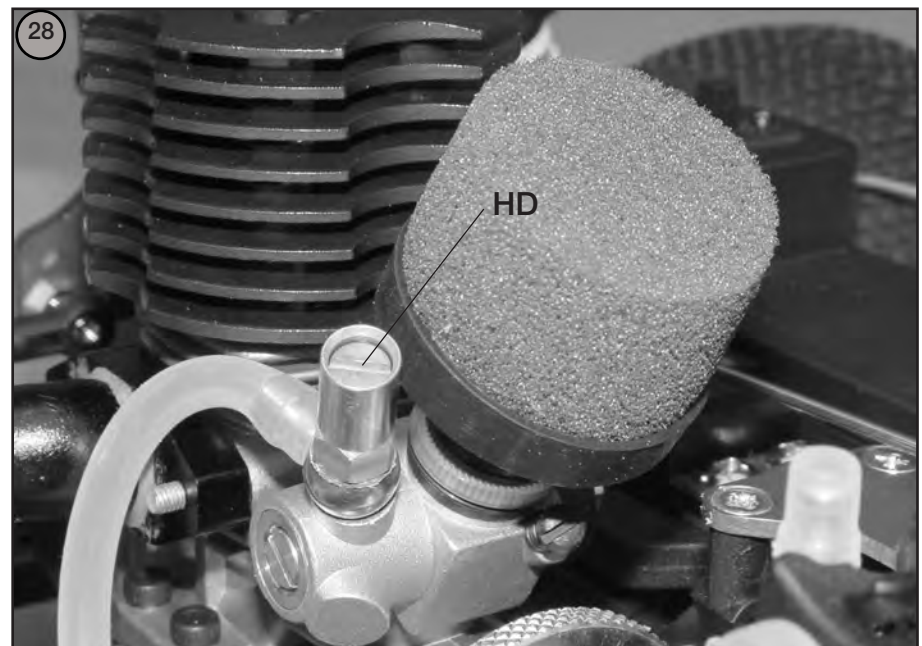
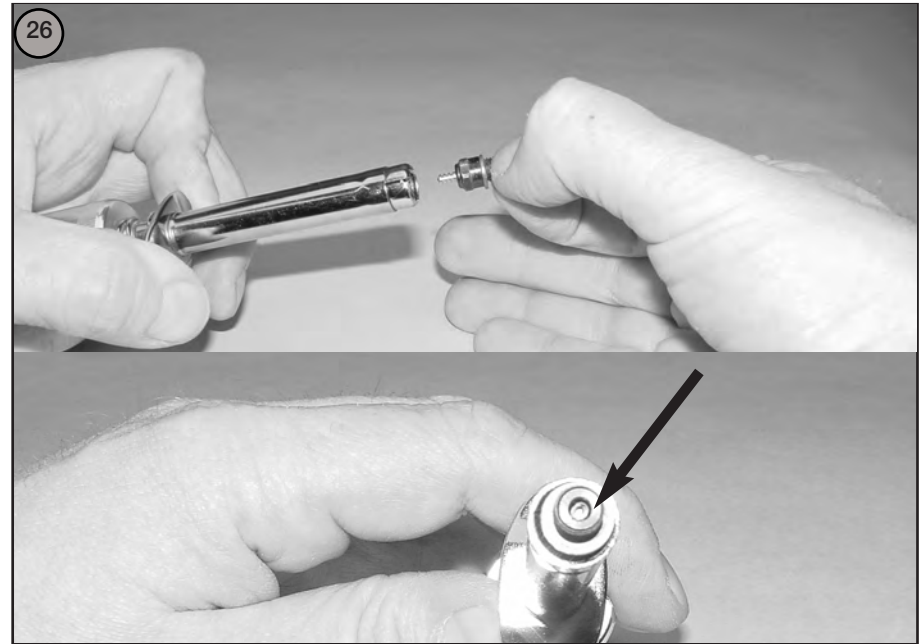
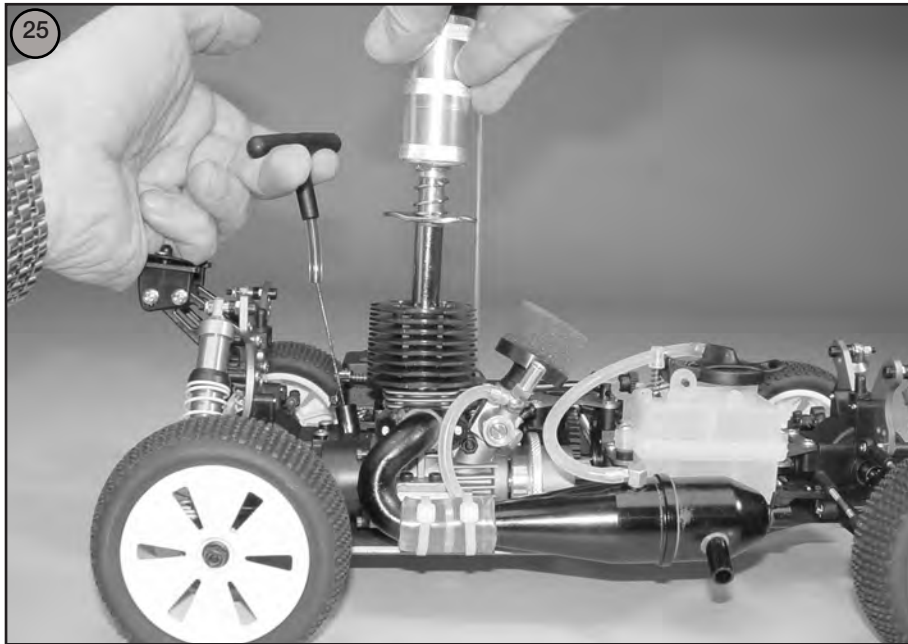
- **Mettre le filtre à air en place et le fixer avec une petite ligature de câble.**
- Contrôler l'assise du filtre à air. Si de la poussière entre dans le carburateur, elle risque de le détériorer.

#### Figures 3 et 24

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

#### Fig. 25, page 16

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



**Bild 26**

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

**Bild 27**

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

**Bild 28**

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

**Fig. 26**

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

**Fig. 27**

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

**Fig. 28**

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

**Fig. 26**

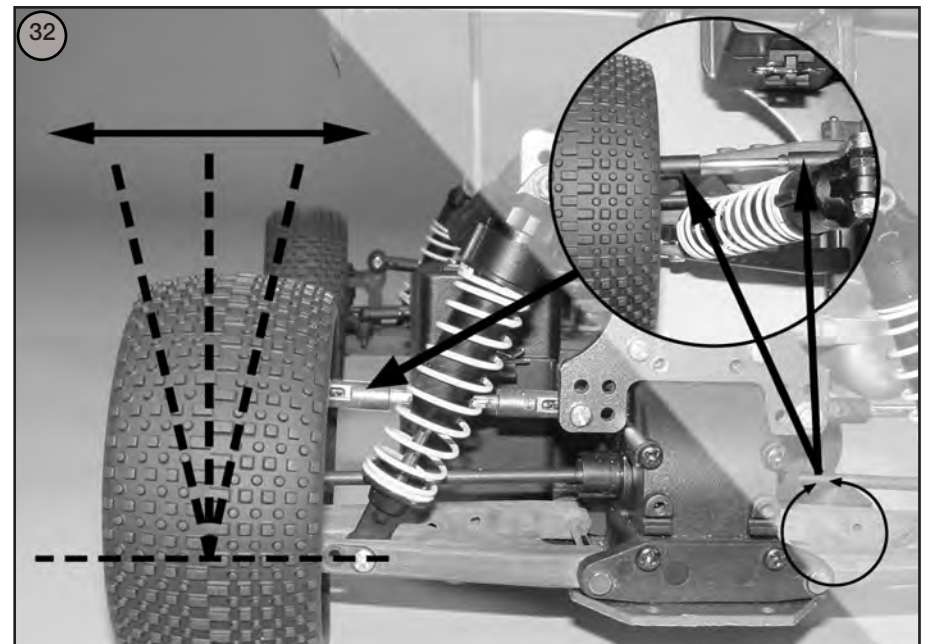
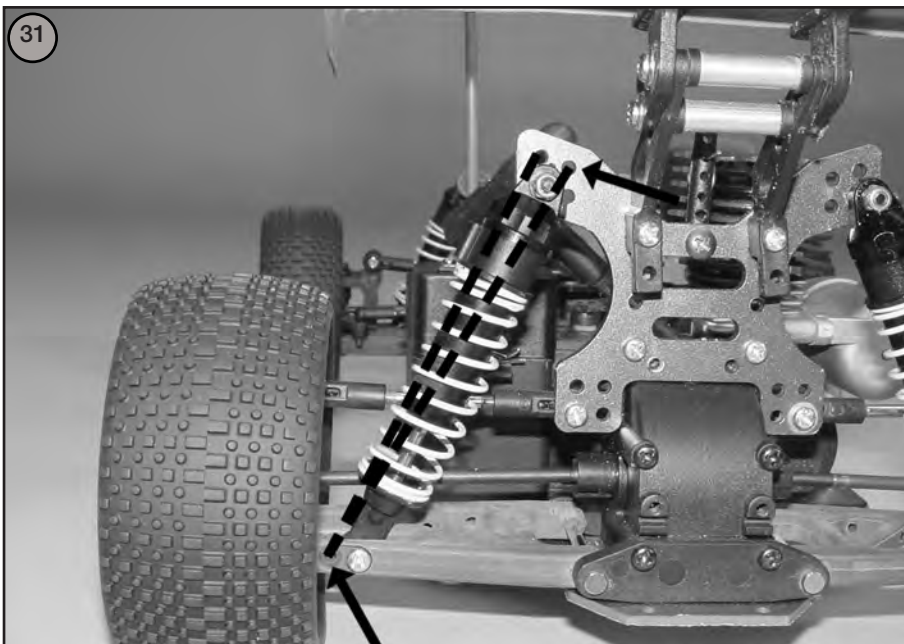
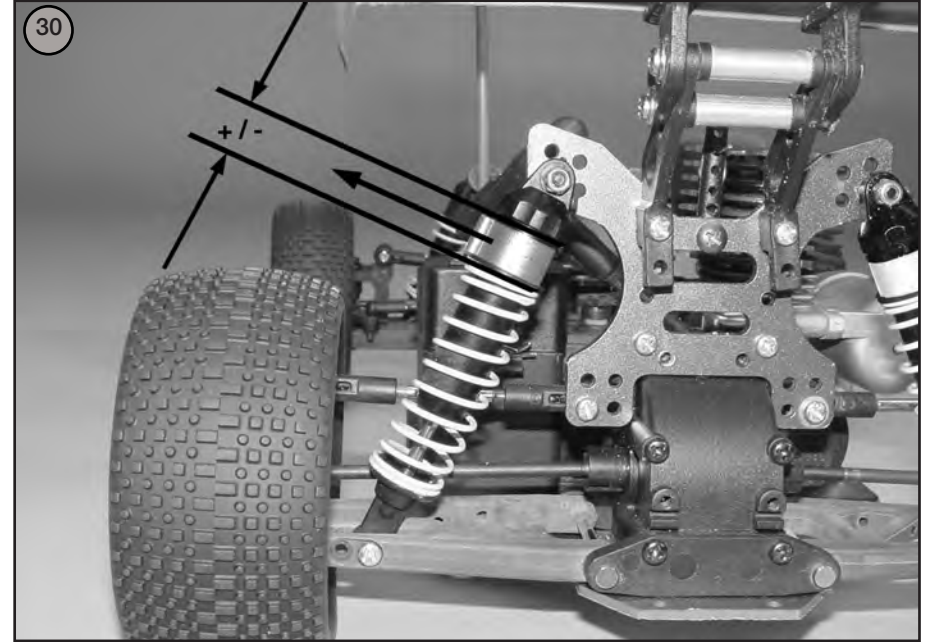
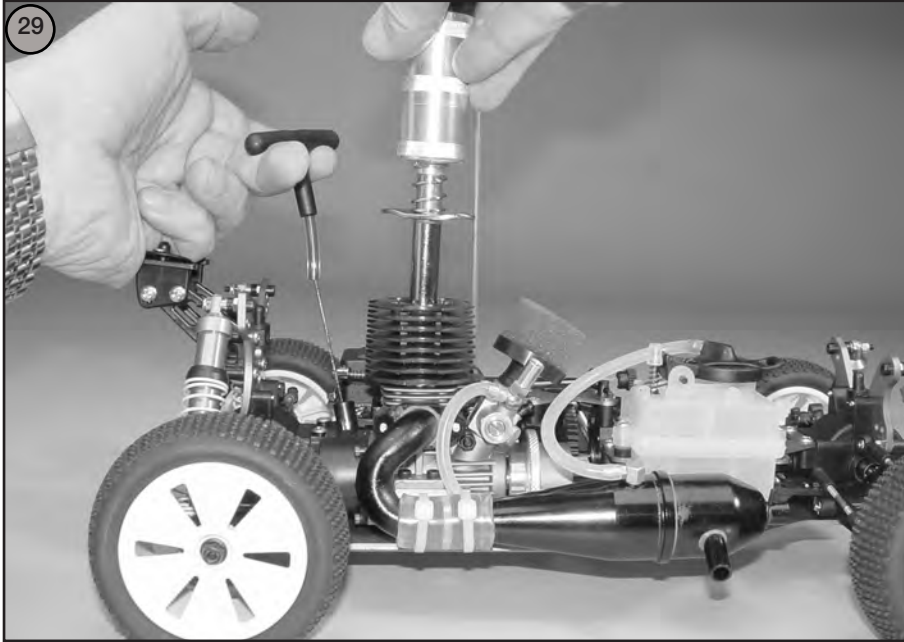
- Si le moteur ne démarre pas : dévisser la bougie. Installer le soquet sur la bougie, le filament de la bougie doit devenir incandescent - Cf. flèche. Si l'incandescence du filament est trop faible, charger l'accu. Si le filament ne rougit pas du tout, remplacer la bougie. Remettre la bougie en place.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

**Fig. 27**

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

**Fig. 28**

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



### Fahrwerkseinstellungen:

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

#### Bild 29, Einstellen der Bremskraft:

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

#### Bilder 30 und 31, Einstellen der Stoßdämpfer:

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

### Chassis adjustments:

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

#### Fig. 29, adjusting braking power:

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

#### Figs. 30 and 31, adjusting the shock absorbers:

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

### Réglage du train de roulement :

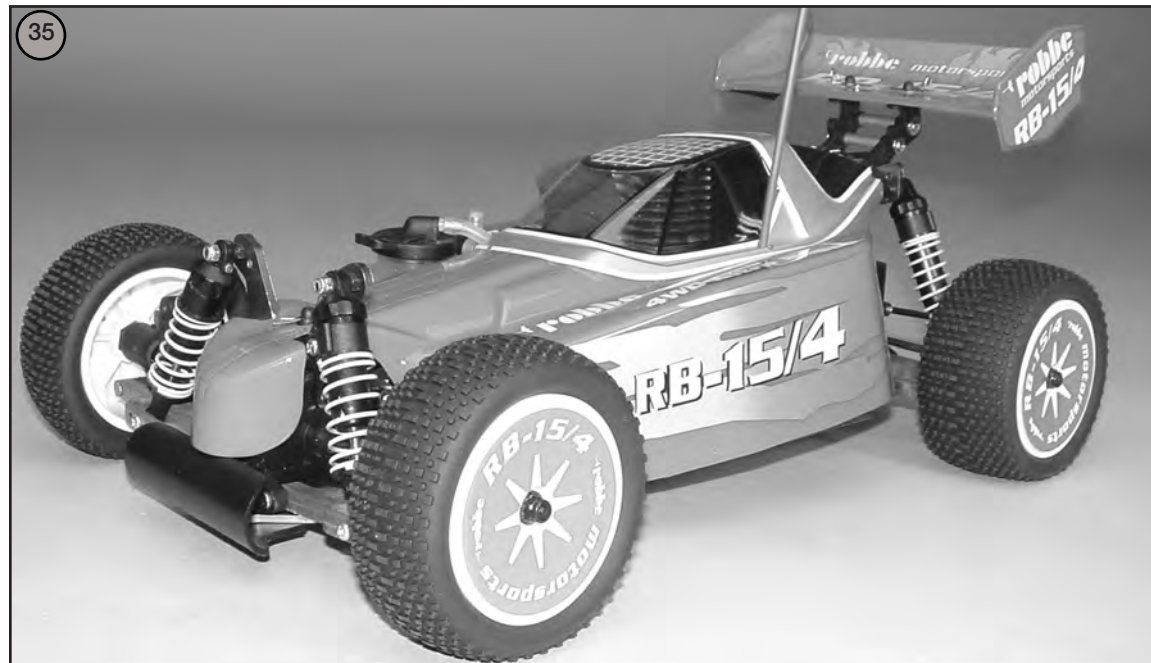
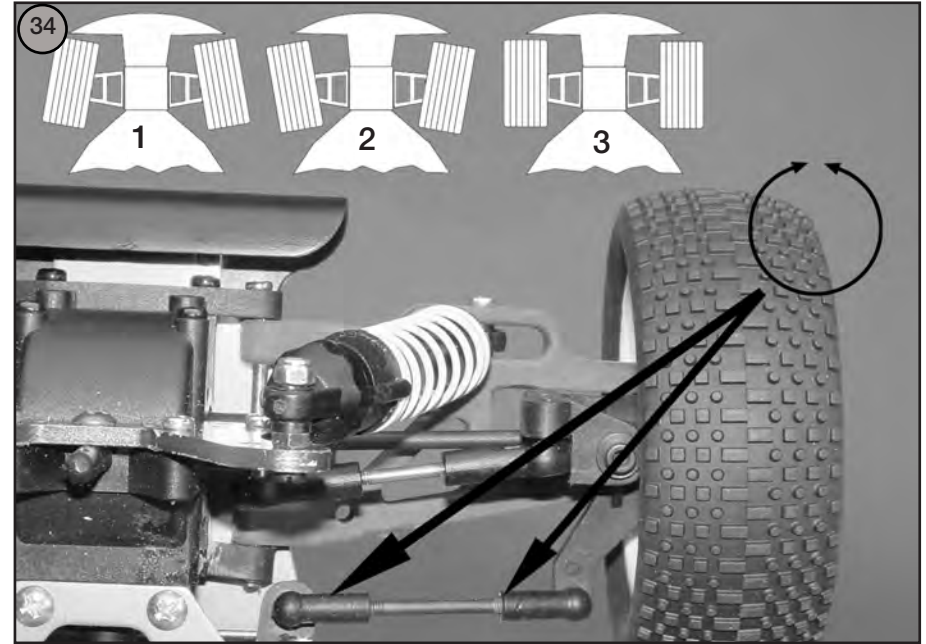
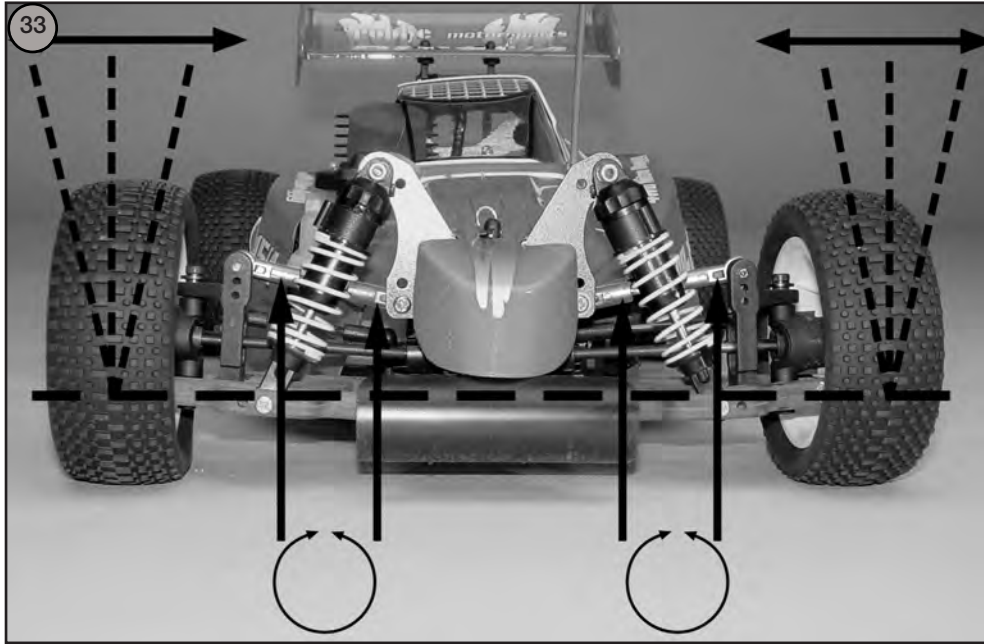
**À noter :** le réglage initial du châssis est effectué à l'usine. Une fois que vous vous êtes familiarisé avec les réactions du modèle sur la piste, il est possible de l'adapter à vos caractéristiques de pilotage pour en tirer le meilleur.

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

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

#### Figures 30 et 31, régler les amortisseurs:

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



**Bilder 32 und 33, Einstellung des Radsturzes:**

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

**Bild 34, Einstellung der Vorspur:**

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

**Bild 35, Karosserie (Bearbeitung siehe Seite 22)**

Viel Spaß beim Testfahren!

**Fig. 32 and 33, adjusting wheel camber:**

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

**Fig. 34, adjusting toe-in:**

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

**Fig. 35, the body (trimming and painting see page 22)**

Have fun testing!

**Fig. 32 et 33, Réglage du carrossage :**

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

**Fig. 34, Réglage du pincement des roues avant:**

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

**Fig. 35, la carrosserie ( finition cf. page 22)**

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir pour vos premières rondes!

### Bilder 36 - 40, Karosserie und Spoiler

Ausschnitte und Bohrungen für Motor, Schalldämpfer, Karosseriebefestigung und Antenne anbringen.

Scheiben der Karosserie innen abkleben.

Die Karosseriebohrungen von außen mit Klebeband verschließen, um ein Durchlaufen der Farbe zu verhindern.

Die gesamte Innenseite der Karosserie und den Spoiler mit feinem Nassschleifpapier (Körnung 300) anschleifen. Karosserie innen mit lauwarmem Seifenwasser reinigen, trocknen lassen und mit rocolor PC-Lack, Bestell Nr. je nach Farbe, lackieren. Äussere Schutzhülle abziehen. Nach Trocknen der Farbe Klebeband abziehen.

Dekorbilder abziehen, mit Seifenwasser anfeuchten und auf der Karosserie platzieren. Luftblasen mit einem weichen Lappen austreichen.

Dekorbilder auf dem Spoiler aufbringen. Spoiler auf die Stützen setzen und mit Splinten befestigen. Karosserie aufsetzen und mit Splinten befestigen.

### Figs. 36 - 40, the body and the spoiler

Cut the openings and holes required for the motor, silencer, bodywork mounting and aerial.

Apply masking tape to the inside of the windows. Apply tape over the outside of the bodywork openings to prevent the paint running through.

Sand the whole of the inside of the bodywork and spoiler using fine wet-and-dry paper (300-grit) to provide a "key" for the paint. Wash out the inside of the moulding with luke-warm soapy water and allow it to dry. The bodywork can now be painted using rocolor PC paint, Order No. according to colour. Peel off the external protective film. Remove the tape again when the paint has dried.

Remove decal, **make slightly wet with soapy water** and position decals on bodywork, then smooth out air bubbles with a soft cloth.

Apply the decals to the spoiler. Place the spoiler on the supports and fix it in place using the split pins. Place the body on the chassis and secure it with two split pins.

### Figures 36 à 40, la carrosserie et l'aileron

Réaliser les alésages pour le moteur, le silencieux, la fixation de la carrosserie et l'antenne.

Appliquer des morceaux du ruban adhésif à l'intérieur de la carrosserie avant de la peindre.

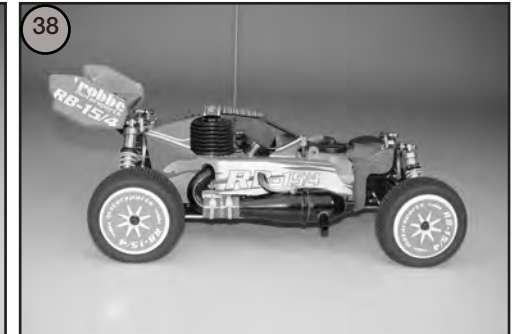
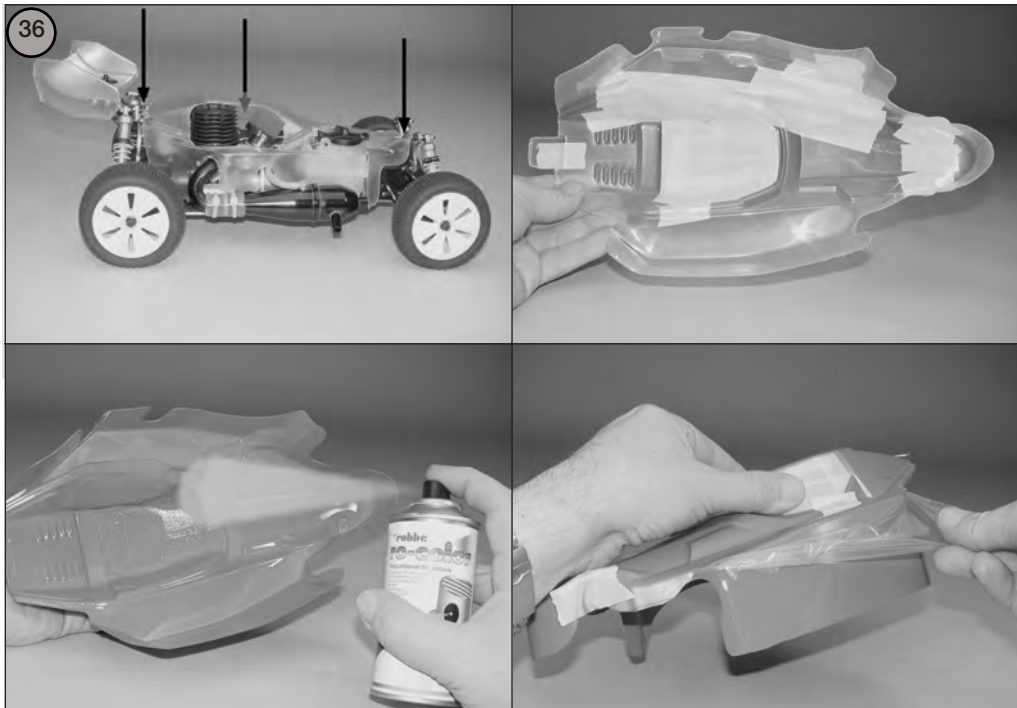
Boucher les orifices de la carrosserie de l'extérieur avec des morceaux de ruban adhésif pour éviter que la peinture y passe.

Poncer l'intégralité de l'intérieur de la carrosserie et de l'aileron avec du papier de verre humide (grain 300). Nettoyer l'intérieur de la carrosserie à l'eau savonneuse tiède, la laisser sécher avant d'appliquer la peinture rocolor PC, réf. en fonction de la teinte choisie. Retirer le film protecteur extérieur. Retirer les morceaux avant que la peinture ne soit complètement sèche.

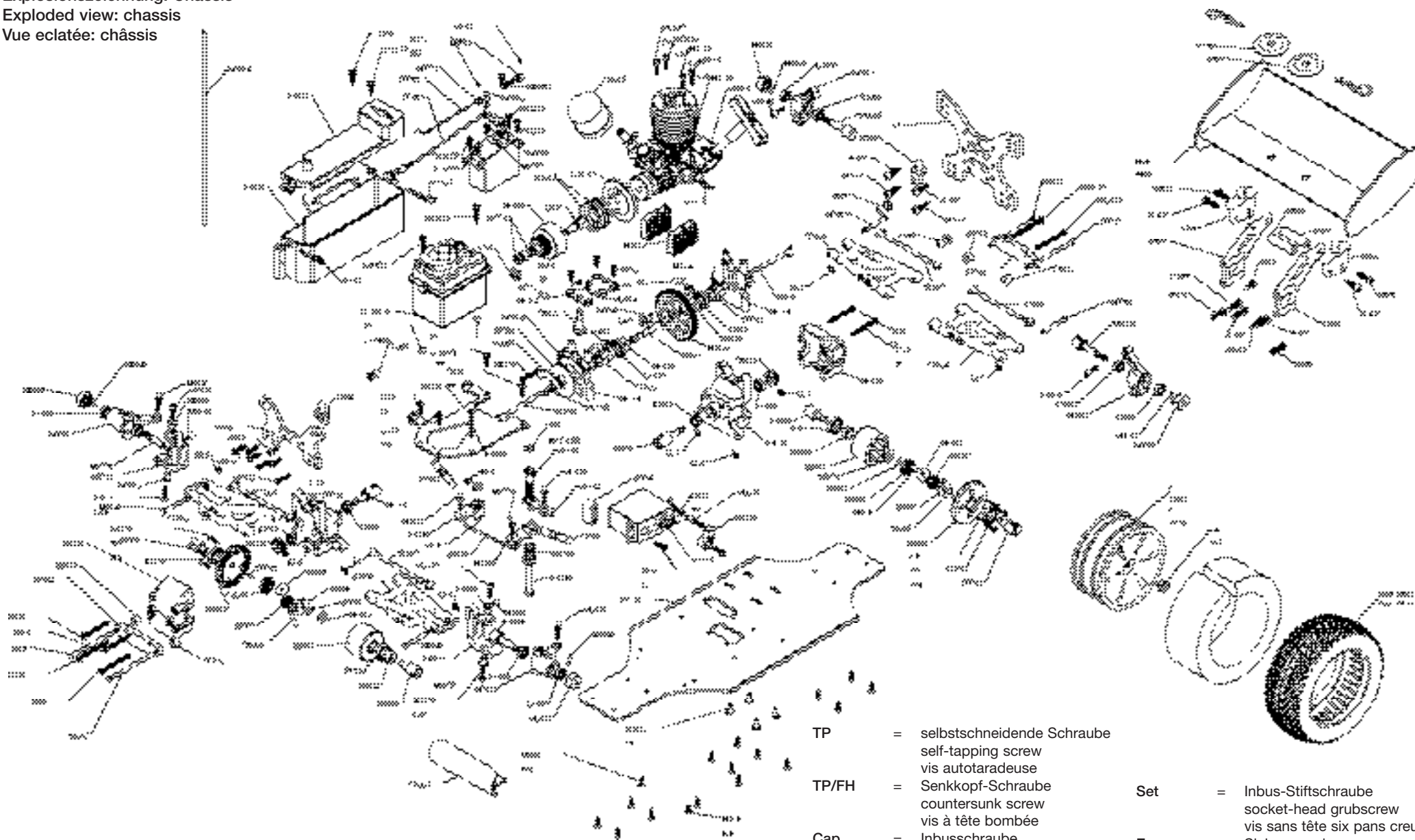
Disposer les autocollants de décoration sur la carrosserie, après les avoir humidifié avec de l'eau tiède savonneuse. Débarasser des bulles d'air avec un chiffon humide.

Appliquer les autocollants de décoration. Installer l'aileron sur les colonnettes et le fixer avec les goupilles.

Mettre la carrosserie en place et la fixer avec 2 goupilles.



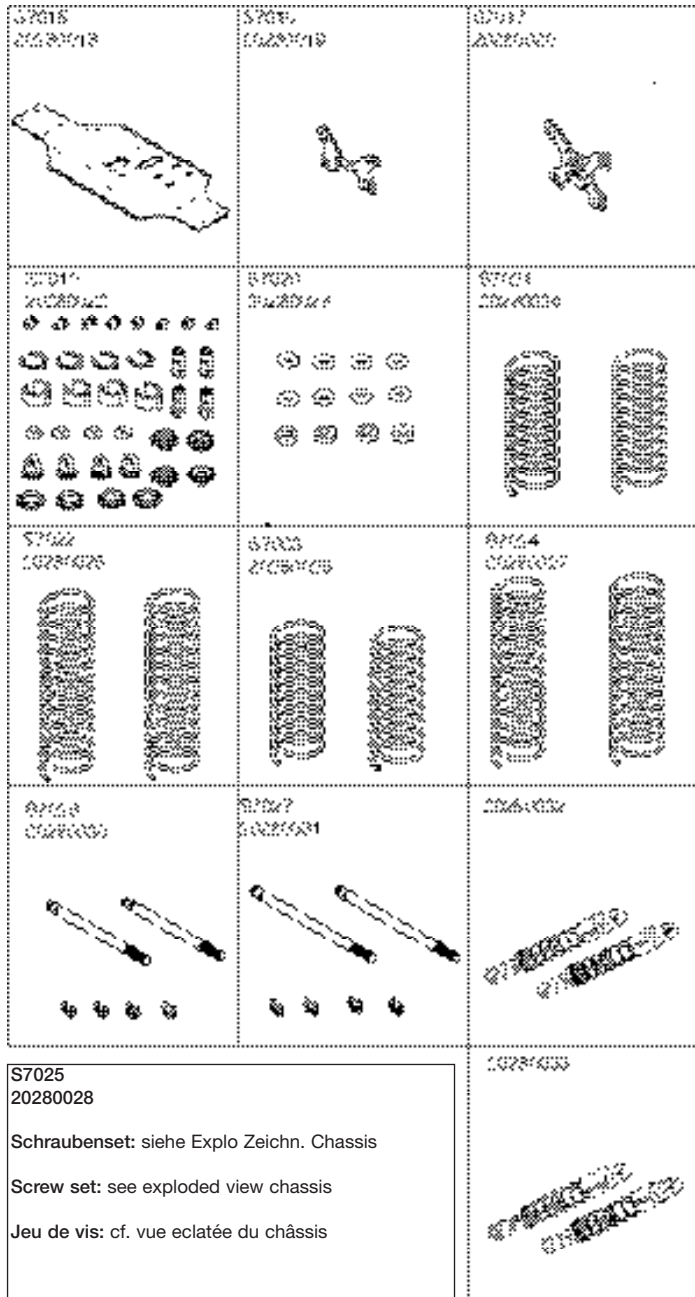
Explosionszeichnung: Chassis  
 Exploded view: chassis  
 Vue éclatée: châssis



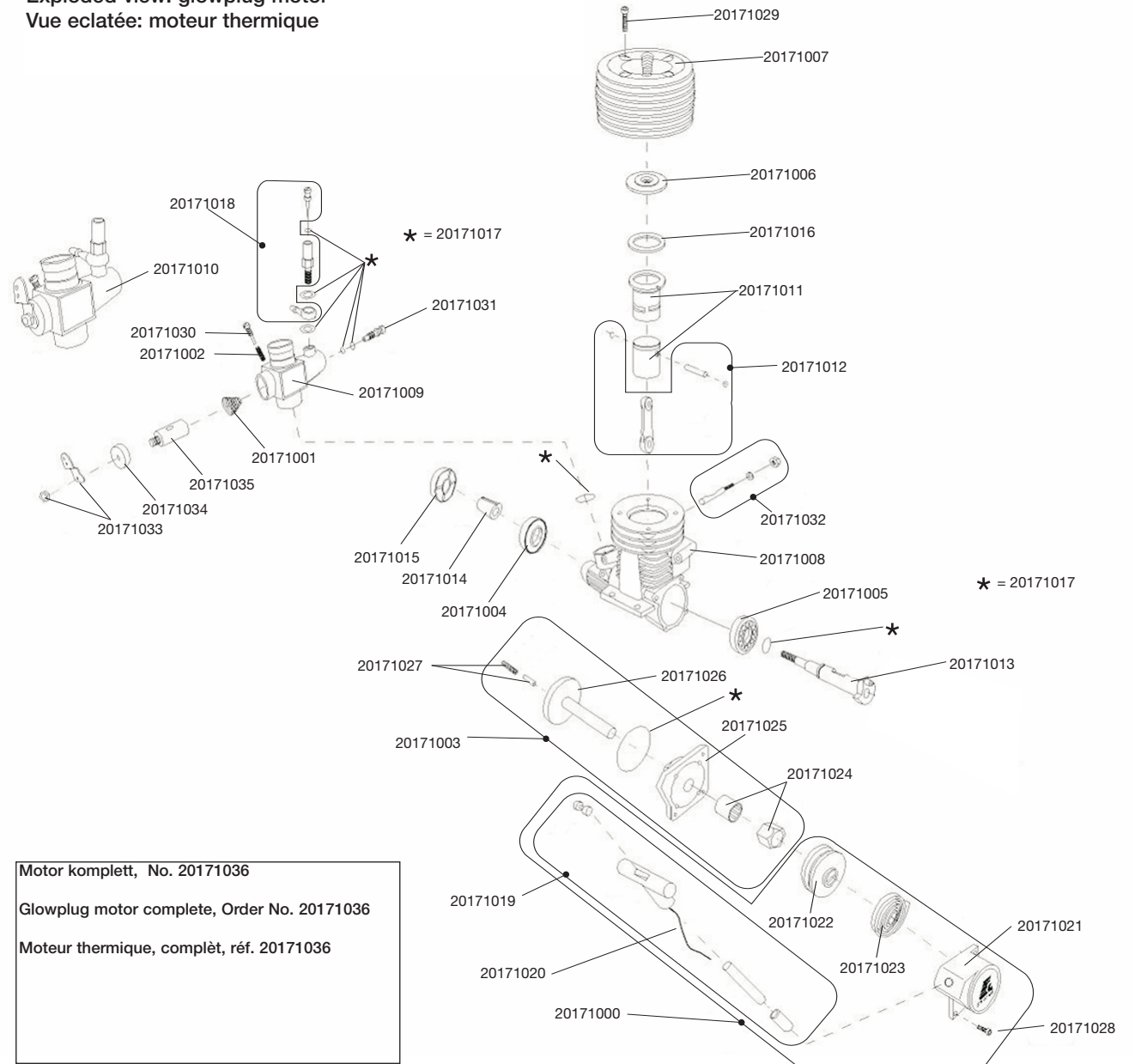
- |       |                                                                         |     |                                                                                 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------|
| TP    | = selbstschneidende Schraube<br>self-tapping screw<br>vis autotaradeuse |     |                                                                                 |
| TP/FH | = Senkkopf-Schraube<br>countersunk screw<br>vis à tête bombée           | Set | = Inbus-Stiftschraube<br>socket-head grub screw<br>vis sans tête six pans creux |
| Cap   | = Inbusschraube<br>socket-head cap screw<br>vis six pans creux          | E   | = Sicherungsring<br>circlip<br>circlip                                          |

<p><b>MK005</b> 00877002</p>	<p><b>M5228</b> 20170111</p>	<p><b>MK007</b> 00877004</p>	<p><b>M0048</b> 20170116</p>	<p><b>M5229</b> 20170116</p>	<p><b>M5241</b> 20170217</p>	<p><b>89443</b> 00170116</p>	<p><b>MK040</b> 00877009</p>
<p><b>M5204</b> 20170116</p>	<p><b>89405</b> 20170111</p>	<p><b>89481</b> 00170116</p>	<p><b>89036</b> 00877003</p>	<p><b>MK007</b> 00877004</p>	<p><b>M5273</b> 20170119</p>	<p><b>89471</b> 00170116</p>	<p><b>89103</b> 20170116</p>
<p><b>MK004</b> 00877003</p>	<p><b>M1018</b> 20170100</p>	<p><b>M1017</b> 20170101</p>	<p><b>L2001</b> 00877002</p>	<p><b>90021</b> 20170103</p>	<p><b>90074</b> 20170104</p>	<p><b>10076</b> 20170103</p>	<p><b>M1004</b> 20170108</p>
<p><b>M1104</b> 20170102</p>	<p><b>M1100</b> 20170029</p>	<p><b>M1101</b> 00170030</p>	<p><b>01186</b> 20170104</p>	<p><b>CL-18110</b> 20170116</p>	<p><b>89075</b> 20180103</p>	<p><b>89401</b> 00170007</p>	<p><b>5000w</b> 00877002</p>
<p><b>89702</b> 00170009</p>	<p><b>89001</b> 00170110</p>	<p><b>89491</b> 20170101</p>	<p><b>01108</b> 20170116</p>	<p><b>89077</b> 00170041</p>	<p><b>01105</b> 20170101</p>	<p><b>89071</b> 00170041</p>	<p><b>89011</b> 20170108</p>

<p>54042 20170004</p>	<p>50010 20170051</p>	<p>50009 20170050</p>	<p>50017 20170053</p>	<p>54048 20170024</p>	<p>50018 20170057</p>	<p>50019 20170058</p>	<p>50024 20170059</p>
<p>54020 20170062</p>	<p>50016 20170063</p>	<p>50008 20170064</p>	<p>50020 20170065</p>	<p>50021 20170066</p>	<p>50024 20170067</p>	<p>50026 20170079</p>	<p>50025 20170072</p>
<p>51044 20170077</p>	<p>50020 20170074</p>	<p>50024 20170075</p>	<p>50022 20170077</p>	<p>50170081</p>	<p>50170082</p>	<p>50071 20170082</p>	<p>50080 20170084</p>
<p>50053 20170087</p>	<p>51010 20170088</p>	<p>50011 20170089</p>	<p>50022 20170090</p>	<p>50023 20170091</p>	<p>50024 20170097</p>	<p>50025 20170098</p>	<p>50026 20170099</p>
<p>50027 20170093</p>	<p>50028 20170094</p>	<p>50029 20170097</p>	<p>50010 20170095</p>	<p>50011 20170096</p>	<p>50012 20170096</p>	<p>50013 20170098</p>	<p>50014 20170097</p>



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



NO.	POS.-NO	BEZEICHNUNG,	DESCRIPTION	DÉSIGNATION
20280029	M2013	ACHSSCHENKELHALTER VORNE LI + RE	STEERING HUB CARRIER L+R	LOGEMENT DE FUSÉE D'ESSIEU AVANT GAUCHE + DROITE
20170002	M0035	ACHSSCHENKEL 2 ST.	STEERING BLOCKS (2)	FUSÉE D'ESSIEU 2 PIÈCES
20170003	M0036	RADACHSEN 4 ST.	WHEEL AXLE (4)	AXES DE ROUE 4 PIÈCES
20170004	M0037	FELGENMITNEHMER 4 ST.	WHEEL HUB (4)	ENTRAÎNEUR DE JANTE 4 PIÈCES
20170005	M0038	KUGELKOPF 4MM 4 ST.	4MM BALL JOINT (4)	PIVOT SPHÉRIQUE 4 MM 4 PIÈCES
20170006	M0039	ACHSCHENKELLAGERUNG 4 ST.	FLANGE PIPE ( BLACK) (4)	PALIER DE FUSÉE D'ESSIEU 4 PIÈCES
20170007	M0041	QUERLENKERSTIFT 25MM 2 ST.	SUS. ARM PIN 25MM (GOLD) (2)	GOUPILLE DE BRAS D'OSCILLANT TRANSVERSAL 25 MM 2 PCS
20170008	M0043	STIFT 2X10 5 ST.	2X10 PIN (5)	GOUPILLE 2X10 5 PIÈCES
20170009	M0045	KUGELKOPF 6MM 6 ST.	6MM BALL JOINT (6)	PIVOT SPHÉRIQUE 6 MM 6 PIÈCES
20170010	M0054	BREMSHEBEL	BRAKE LAVER	LEVIER DE FREIN
20170011	M0055	BREMSBACKEN 2 ST.	BRAKE PAD (2)	MÂCHOIRE DE FREIN 2 PIÈCES
20170012	M0061	ACHSSCHENKEL HINTEN 2 ST.	REAR HUB CARRIER (2)	FUSÉE D'ESSIEU ARRIÈRE 2 PIÈCES
20170013	M0064	QUERLENKERSTIFT 24MM 2 ST.	SUS. ARM PIN 24MM (BLACK) (2)	GOUPILLE DE BRAS D'OSCILLANT TRANSVERSAL 24 MM 2 PCS
20170014	M0067	LENKHEBELSCHAFT 4MM	4MM PILOT SHAFT	TIGE DE LEVIER DE DIRECTION 4 MM
20170015	M0073	KLEINTEILESET ANLENKUNG	THROTTLE LINKAGE SET	JEU DE PETITES PIÈCES DE MONTAGE DIRECTION
20170016	M0074	ANTENNENROEHRCHEN	ANTENNA PIPE	TUBE D'ANTENNE
20170018	M1013	SCHRAUBE, INNENSECHSKANT M3X8 4 ST	M3X8 FLAT HEAD SCREWS (4)	VIS, SIX PANS CREUX M3X8, 4 PIÈCES
20170019	M1014	MOTORMONTAGEKLOETZE 2 ST.	ENGINE MOUNTS	CALES DE MONTAGE DU MOTEUR 2 PIÈCES
20170020	M1015B	SCHALLDAEMPFERDICHTUNG	EXHAUST GASKET	JOINT DE SILENCIEUX
20170021	M1017	ZWEIBACKENKUPPLUNG MIT FEDER	2 SHOES CLUTCH W/SPRING	ACCOUPLLEMENT À DEUX MASSELOTTES AVEC RESSORT
20170022	12024	SCHWUNGRAD	FLY WHEEL	VOLANT
20170023	12025	KURBELWELLENADAPTER	5MM PILOT SHAFT	ADAPTEUR DE VILEBREQUIN
20170024	12074	TREIBSTOFFSCHLAUCH	FUEL TUBE 50CM	FLEXIBLE À CARBURANT
20170025	12075	LUFTFILTER	AIR FILTER	FILTRE À AIR
20170026	M1044	HAUPTZAHNRAD 44 Z	44T SPUR GEAR	COURONNE PRINCIPALE 44 DENTS
20170027	M1104	KAROSSERIESPLINTE 8 ST.	BODY PINS (8)	GOUPILLE DE CARROSSERIE 8 PIÈCES
20170031	M1160	SERVOSAVER SET 1	SERVO SAVER SUPPORT SET	SAUVE-SERVO 1 KIT
20170033	M1162	SERVOSAVER SET 2	SERVO SAVER SET	SAUVE-SERVO 2 KIT
20170034	M1164	LENKGESTAENGE SET	TIE ROD SET	TRINGLE DE DIRECTION KIT
20170036	CL-1911S	TREIBSTOFFTANK 75CM_	75CC FUEL TANK W/PUMP	RÉSERVOIR À CARBURANT 75CM_
20170037	S6001	DIFFERENTIALGEHAEUSE	DIFF. CASE (1)	CARTER DE DIFFÉRENTIEL
20170038	S6002	GLEITLAGER 8X10X4 2 ST.	8X10X4 BUSHINGS (2)	PALIER LISSE 8X10X4 2 PIÈCES
20170039	S6003	ANTRIEBSWELLENMITNEHMER 2 ST.	DIFF. AXLE (2)	ENTRAÎNEUR D'ARBRES DE TRANSMISSION 2 PIÈCES
20170040	S6004	UNTERLEGSSCHEIBE 5X11	5X11 WASHER (1)	RONDELLE 5X11
20170041	S6005	STIFT 1,5X10 2 ST.	1.5X10 PIN (2)	GOUPILLE 1,5X10 2 PIÈCES
20170042	S6006	DIFF-KEGELRAD 13 Z. 2 ST.	DIFF. BEVEL GEAR 13T (2)	PIGNON CONIQUE DE DIFFÉRENTIEL 13 DENTS 2 PIÈCES
20170043	S6007	DIFF-KEGELRAD 10 Z. 2 ST.	DIFF. BEVEL GEAR 10T (2)	PIGNON CONIQUE DE DIFFÉRENTIEL 10 DENTS 2 PIÈCES
20170044	S6008	STIFT 3X23	3X23 PIN (1)	GOUPILLE 3X23
20170045	S6009	DIFF-ZAHNKRANZ 37 Z.	DIFF. FINAL GEAR 37T (1)	COURONNE DE DIFFÉRENTIEL 37 DENTS
20170046	S6010	GETRIEBEGEHAEUSE	GEAR BOX SET (1)	CARTER DE TRANSMISSION
20170048	S6012	DISTANZSCHEIBE 3X8X5 2 ST.	3X8X5 SPACER (2)	RONDELLE D'ÉCARTEMENT 3X8X5 2 PIÈCES
20170051	S6015	DIFF-ABTRIEBSRITZEL 13 Z.	DIFF. FINAL GEAR 11T (1)	PIGNON DE TRANSMISSION DE DIFFÉRENTIEL 13 DENTS
20170052	S6016	DIFF-ZENTRALWELLENMITNEHMER	GEAR SHAFT 5X31 MM (1)	ENTRAÎNEUR D'ARBRE CENTRAL DE DIFFÉRENTIEL
20170053	S6017	QUERLENKERSTIFT 55MM 2 ST.	SUS. ARM PIN 55MM SILVER (2)	GOUPILLE DE BRAS D'OSCILLANT TRANSVERSAL 55 MM 2 PCS
20170054	S6018	ZENTRALWELLE 64MM	DRIVE SHAFT 6X64 MM (1)	ARBRE CENTRAL 64 MM

NO.	POS.-NO	BEZEICHNUNG,	DESCRIPTION	DÉSIGNATION
20170055	S6019	BREMSTRAEGER	CENTER GEAR SUPPORT SET	PORTE-FREIN
20170058	S6023	BREMSEXCENTER	BRAKE CAM	EXCENTRIQUE DE FREIN
20170059	S6024	BREMSSSCHEIBE	BRAKE DISK	DISQUE DE FREIN
20170062	S6029	ZENTRALWELLENMITNEHMER 2 ST.	CUP JOINT 12X21 (2)	ENTRAÎNEUR D'ARBRE CENTRAL 2 PIÈCES
20170063	S6030	UNTERLEGSSSCHEIBE 5X12 2 ST.	5X12 WASHERS (2)	RONDELLE 5X12 2 PIÈCES
20170064	S6031	RX-BOX SET	BATT. & RECEIVER BOX SET	KIT BOÎTIER DE RÉCEPTEUR
20170065	S6032	ZENTRALPLATTE	CENTER PLATE	PLAQUE CENTRALE
20170066	S6033	LENKSTANGE	STEERING JOINT	BARRE DE DIRECTION
20170067	S6034	OBERE PLATTE	UPPER DECK	PLAQUE SUPÉRIEURE
20170071	S6044	HAUPTZAHNRADWELLE	CENTER GEAR SHAFT	ARBRE DE ROUE PRINCIPALE
20170072	S6045	KUPPLUNGSGLOCKE 16 Z.	16T CLUTCH BELL	CLOCHE D'EMBRAYAGE 16 DENTS
20170073	S6046	SERVOHALTER	SERVO MOUNT	SAUVE-SERVO
20170074	S6060	KUGELKOPF 6MM 4 ST.	6MM BALL STUD (4)	PIVOT SPHÉRIQUE 6 MM 4 PIÈCES
20170011		KRÜMMER	90° EXHAUST MANIFOLD	COUDE-COLLECTEUR 90°
20170012		RESONANZSCHALLDAEMPFER	TUNED PIPE SILENCER	SILENCIEUX-RÉSONATEUR
20170076	S6064	BREMMSGESTAENGE	BRAKE ROD	TRINGLE DE FREIN
20170077	S6065	GASGESTAENGE	THROTTLE ROD	TRINGLE DES GAZ
20170082	S6071	STOSSD.-DICHTUNGSKAPPE 4 ST.	SHOCK DIAPHRAGM SET (4)	CHAPEAU D'ÉTANCHÉITÉ D'AMORTISSEUR 4 PIÈCES
20170086	B0850	KUGELLAGER 5X8X2,5 6 ST.	5X8X2,5 BALL BEARING (6)	ROULEMENT À BILLES 5X8X2,5 6 PIÈCES
20170087	B1050	KUGELLAGER 5X10X4 6 ST.	5X10X4 BALL BEARING (6)	ROULEMENT À BILLES 5X10X4 6 PIÈCES
20170088	B1510	KUGELLAGER 10X15X4 4 ST.	10X15X4 BALL BEARING (4)	ROULEMENT À BILLES 10X15X4 4 PIÈCES
20280001		FERTIGKAROSSERIE RB-15-4		CARROSSERIE TERMINÉE RB-15-4
20280002	M2037	KAROSSERIE RB-15-4	BUGGY BODY SET CLEAR	CARROSSERIE RB-15-4
20280003	M2037-1	DEKORBogen RB-15-4	DECAL SET	FEUILLET D'AUTOCOLLANTS DE DÉCORATION RB-15-4
20280004	S7001	FRONTRAMMER BUGGY	FRONT BUMPER BUGGY	BOUCLIER AVANT TOUT-TERRAIN
20280005	S7002	QUERLENKERHALTER UNTEN 2 ST.	LOWER SUS. HOLDER F&R	BRAS D'OSCILLATION TRANSVERSAL INFÉRIEUR 2 PIÈCES
20280006	S7003	QUERLENKER VORNE UNTEN 2 ST.	FRONT LOWER SUS. ARM BUGGY (2)	BRAS D'OSCILLATION TRANSVERSAL AVANT INFÉRIEUR 2 PCS
20280007	S7004	QUERLENKER HINTEN UNTEN 2 ST.	REAR LOWER SUS. ARM BUGGY(2)	BRAS D'OSCILLATION TRANSVERSAL ARRIÈRE INFÉRIEUR 2 PCS
20280008	S7005	QUERLENKER VORNE OBEN 2 ST.	FRONT UPPER ARM BUGGY (2)	BRAS D'OSCILLATION TRANSVERSAL AV. SUPÉRIEUR 2 PCS
20280009	S7006	QUERLENKER HINTEN OBEN 2 ST.	REAR UPPER ARM BUGGY (2)	BRAS D'OSCILLATION TRANSVERSAL ARR. SUPÉRIEUR 2 PCS
20280010	S7007	SPURSTANGEN 2 ST.	STEERING TIE ROD SET BUGGY (2)	BARRE D'ACCOUPLLEMENT 2 PIÈCES
20280011	S7008	ANTRIEBSWELLEN 4 ST.	DRIVE SHAFT 6X69 MM (4)	ARBRES DE TRANSMISSION 4 PIÈCES
20280012	S7009	KAROSSERIEHALTER BUGGY 2 ST.	BODY POST (2)	PORTE-CARROSSERIE TOUT-TERRAIN 2 PIÈCES
20280013	S7010	SPOILERHALTERUNG SET	REAR WING STAY SET	KIT SUPPORT-AILERON ARRIÈRE
20280014	S7011	FELGEN VORNE BUGGY 2ST.	WHEEL RIM FRONT BUGGY (2)	JANTES AVANT TOUT-TERRAIN 2 PIÈCES
20280015	S7012	FELGEN HINTEN BUGGY 2ST.	WHEEL RIM REAR BUGGY (2)	JANTES ARRIÈRE TOUT-TERRAIN 2 PIÈCES
20280016	S7013	REIFEN VORNE BUGGY 2ST.	TYRE FRONT BUGGY W/INSERT (2)	PNEUMATIQUES AVANT TOUT-TERRAIN 2 PIÈCES
20280017	S7014	REIFEN HINTEN BUGGY 2ST.	TYRE REAR BUGGY W/INSERT (2)	PNEUMATIQUES ARRIÈRE TOUT-TERRAIN 2 PIÈCES
20280018	S7015	ALU-CHASSISPLATTE BUGGY	MAIN CHASSIS BUGGY	PLAQUE DE CHÂSSIS EN ALU TOUT-TERRAIN
20280019	S7016	ALU-STOSSD.-HALTER VORNE	FRONT SHOCK TOWER BUGGY	PORTE-AMORTISSEUR AVANT EN ALU
20280020	S7017	ALU-STOSSD.-HALTER HINTEN	REAR SHOCK TOWER BUGGY	PORTE-AMORTISSEUR ARRIÈRE EN ALU
20280022	S7019	STOSSD.-TEILESATZ 4 SET	SHOCK PARTS SET(4)	PETITS ÉLÉMENTS D'AMORTISSEUR 4 KITS
20280023	S7020	STOSSD.-O-RINGE 4 SET	SHOCK O-RINGS SET (4)	JOINTS TORIQUES D'AMORTISSEUR 4 KITS
20280024	S7021	STOSSD.-FEDER VORNE D1,2 2 ST.	SHOCK SPRINGS FRONT D=1.2(2)	RESSORT D'AMORTISSEUR AV. D1,2 2 PIÈCES
20280025	S7022	STOSSD.-FEDER HINTEN D1,2 2 ST.	SHOCK SPRINGS REAR D=1.2(2)	RESSORT D'AMORTISSEUR ARR. D1,2 2 PIÈCES
20280026	S7023	STOSSD.-FEDER VORNE D1,3 2 ST.	SHOCK SPRINGS FRONT D=1.3(2)	RESSORT D'AMORTISSEUR AV. D1,3 2 PIÈCES

NO.	POS.-NO	BEZEICHNUNG,	DESCRIPTION	DÉSIGNATION
20280027	S7024	STOSSD.-FEDER HINTEN D1,3 2 ST.	SHOCK SPRINGS REAR D=1.3(2)	RESSORT D'AMORTISSEUR ARR. D1,3 2 PIÈCES
20280028	S7025	SCHRAUBENSET BUGGY	SCREW BAG BUGGY	JEU DE VIS TOUT-TERRAIN
20280030	S7026	STOSSD.-STANGEN VORNE 2 ST.	SHOCK SHAFT FRONT (2)	TIGE D'AMORTISSEUR AVANT, 2 PIÈCES
20280031	S7027	STOSSD.-STANGEN HINTEN 2 ST.	SHOCK SHAFT REAR (2)	TIGE D'AMORTISSEUR ARRIÈRE, 2 PIÈCES
20280032		ALU STOSSDÄMPFER KOMPLETT VORNE	FRONT ALU SHOCK ASSEMBLED	AMORTISSEUR AVANT EN ALU
20280033		ALU STOSSDÄMPFER KOMPLETT HINTEN	REAR ALU SHOCK ASSEMBLED	AMORTISSEUR ARRIÈRE EN ALU
20171036		MOTOR KOMPLETT	GLOWPLUG MOTOR COMPLETE	MOTEUR THERMIQUE COMPLÈT
20171000		SEILZUGSTARTER MONTIERT	A PARTS ASSEMBLY FOR PULL START ENGINE	DÉMARREUR À CORDELETTE MONTÉ
20171001		FEDER DROSSELKUEKEN	THROTTLE SPRING	RESSORT DE PAPILLON
20171002		FEDER ANSCHLAGSCHRAUBE	ADJUSTED SCREW SPRING	RESSORT DE VIS DE BUTÉE
20171003		RUECKWAND + ADAPTERWELLE + ZUB.	B PARTS ASSEMBLY FOR 12&15 SIDE PULL START ENGINE	PAROI ARRIÈRE + ADAPTATEUR D'ARBRE + ACCESS.
20171004		KUGELLAGER VORNE	BALL BEARING 689RS (RUBBER)	ROULEMENT À BILLES AVANT
20171005		KUGELLAGER HINTEN	BALL BEARING 689	ROULEMENT À BILLES ARRIÈRE
20171006		BRENNRAUM	BURN ROOM (15S)	CHAMBRE DE COMBUSTION
20171007		EXTREMKUEHLKOPF	CYLINDER HEAD RED COLOUR	CULASSE DE REFROIDISSEMENT EXTRÊME
20171008		KURBELGEHAEUSE	CRANKCASE SUQARE	BOÎTE DE VILEBREQUIN
20171009		VERGASERGEHAEUSE	CARBURETOR MAIN BODY	CARTER DE CARBURATEUR
20171010		VERGASER KOMPLETT	CARBURETOR COMPLETELY SET	CARBURATEUR COMPLET
20171011		BUCHSE UND KOLBEN	CYLINDER SLEEVE/PISTON 3P (15S)	COUSSINET ET PISTON
20171012		PLEUEL + KOLBENBOLZEN	CONNECTING ROD + GUDGEON PIN	BIELLE + AXE DE PIED DE BIELLE
20171013		KURBELWELLE	CRANKSHAFT	VILEBREQUIN
20171014		KONUS	DRIVE COPPER WASHER	CÔNE
20171015		SCHWUNGRADMITNEHMER	DRIVE GEAR	ENTRAÎNEUR DU VOLANT
20171016		ZYLINDERKOPFDICHTUNG	CYLINDER HEAD WASHER	JOINT DE CULASSE
20171017		DICHTUNGSSET	"O" RING + WASHER SET	JEU DE JOINTS
20171018		HAUPTDUESENNADEL + DUESENSTOCK	MAIN NEEDLE SET	POINTEAU PRINCIPAL + GICLEUR
20171019		HANDGRIFF + KLEINTEILE	HANDLE, STRING SET, BUFFER HEAD WASHER, SET	POIGNÉE + PETITS ÉLÉMENTS
20171020		STARTERSEIL	STARTING STRING	CORDELETTE DE DÉMARREUR
20171021		STARTERGEHAEUSE	REAR COVER	BOÎTIER DE DÉMARREUR
20171022		STARTERROLLE	THREAD SEAT	GALET DE DÉMARREUR
20171023		STARTERFEDER	EDDY SPRING	RESSORT DE DÉMARREUR
20171024		FREILAUFSET	ONE WAY BEARING SET	KIT ROUE LIBRE
20171025		RUECKWAND	CONNECTIVE SEAT	PAROI ARRIÈRE
20171026		ADAPTERWELLE	STARTING AXLE	ARBRE ADAPTATEUR
20171027		ADAPTERSTIFT + -FEDER	STARTING PIN & SPRING	GOUPILLE D'ADAPTATEUR + RESSORT D'ADAPTATEUR
20171028		SCHRAUBE M2,6X6 4 ST.	REAR COVER BOLT (M2.6*6) 4PCS	VIS M2,6X6 4 PIÈCES
20171029		SCHRAUBE ZYLINDERKOPF M2,6X12 4 ST.	CYLINDER HEAD BOLT (M2.6*12) 4PCS	VIS DE CULASSE M2,6X12 4 PIÈCES
20171030		DROSSELANSCHLAGSCHRAUBE	THROTTLE STOP ADJUSTMENT SCREW	VIS DE BUTÉE DU PAPILLON
20171031		SCHRAUBE GEMISCHVERSTELLUNG	SUPPLY NEEDLE VALVE	VIS DE RÉGLAGE DU MÉLANGE
20171032		VERGASERBEFESTIGUNG	CARBURETOR SETTING PIN	FIXATION DU CARBURATEUR
20171033		ANLENKHEBEL + MUTTER	THROTTLE ROD & THROTTLE ARM NUT	PALONNIER D'ARTICULATION + ÉCROU
20171034		ABSCHLUSSKAPPE	THROTTLE COVER	CAPUCHON D'OBTURATION
20171035		VERGASERKUEKEN	THROTTLE	PAPILLON DES GAZ

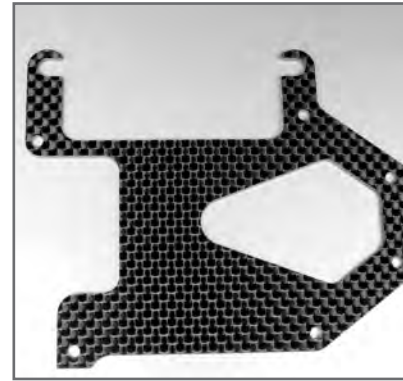
## Tuningteile, Upgrade components, Équipement de compétition



2-Ganggetriebe  
 42/46 Zähne, 1 Set No. 20172000

2-speed gearbox  
 42/46 teeth, 1 set No. 20172000

Mécanisme  
 à deux vitesses réf. 20172000  
 42/46 dents, 1 kit



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

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

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



Kupplungsglocke 17 Z  
 für höhere Endgeschwindigkeiten, 1 Stück No. 20172022

Clutch bell, 17 teeth  
 for high top speeds, pack of 1 No. 20172022

Cloche d'embrayage  
 17 dents réf. 20172022  
 pour vitesses de pointe élevées, 1 pièce



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

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

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



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

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

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



Alu-Felgenmitnehmer  
 Aluminium, CNC-gefräst No. 20212018  
 4 Stück

Aluminium wheel driver  
 Aluminium, CNC-machined No. 20212018  
 pack of 4

Entraîneur de jante  
 en aluminium réf. 20212018  
 aluminium, fraisée sur machines 4 unités  
 à commande numérique

## Tuningteile, Upgrade components, Équipement de compétition



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

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

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



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

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

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



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

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

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



Irrtum und technische Änderungen vorbehalten

Copyright robbe-Modellsport 2005

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

Errors and omissions excepted. Modifications reserved.

Copyright robbe-Modellsport 2005

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

Sous réserve de d'erreur et de modification technique.

Copyright robbe-Modellsport 2005

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

**robbe Modellsport GmbH & Co. KG**

**Metzloserstr. 36**

**Telefon: 06644 / 87-0**

**D 36355 Grebenhain**