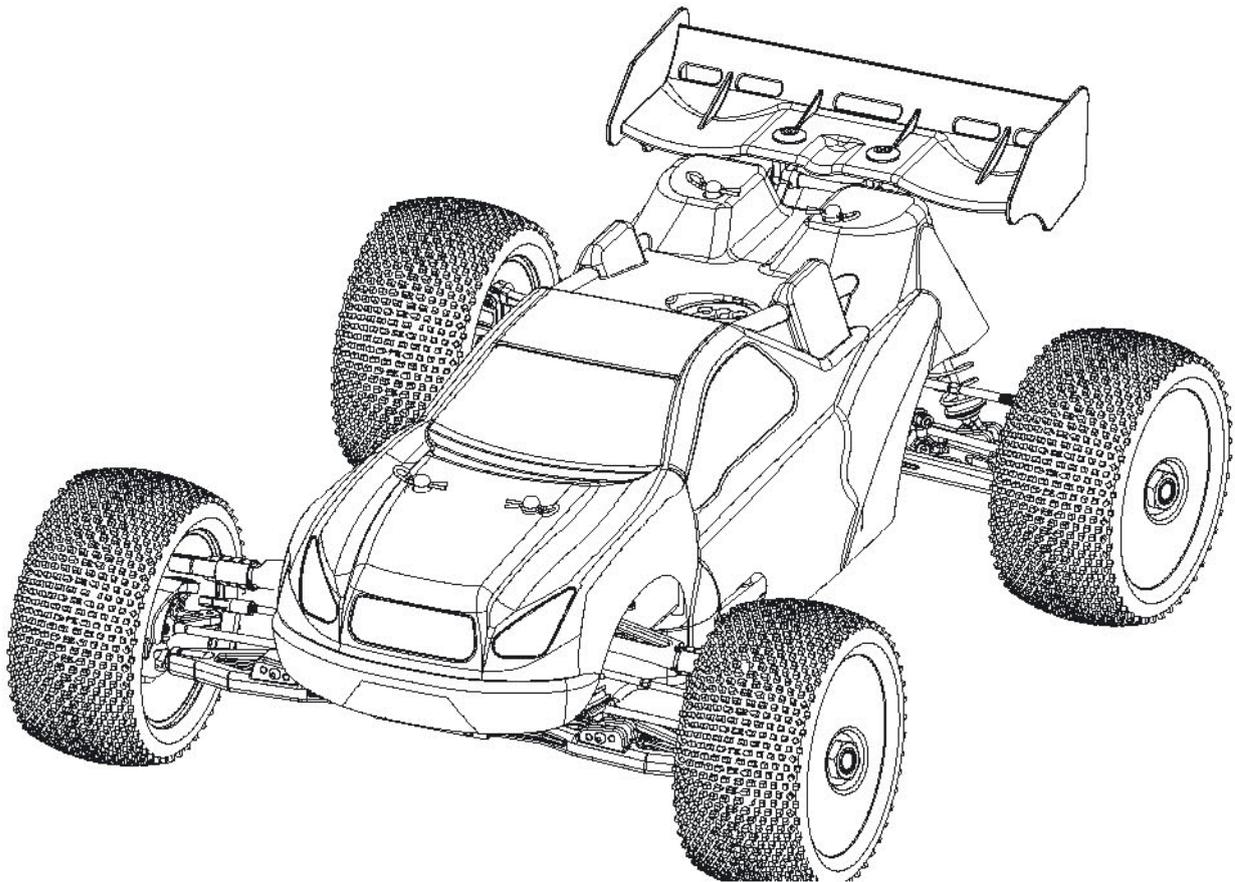


S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

INSTRUCTION MANUAL GEBRAUCHSANWEISUNG



LRP S8 TX

1:8 HIGH PERFORMANCE 4WD R/C NITRO COMPETITION TRUGGY

Dear customer,

thank you for your trust in this LRP product. By purchasing the LRP S8 TX you have chosen a 1/8 scale off road Truggy with some unique features never seen before. The LRP S8 TX is extremely fast, precise and agile at any surfaces the 1/8 off road scene can offer. In keeping with the LRP motto "Blue is better", the LRP S8 TX guarantees outstanding parts quality, superior performance and pure driving fun on the prowl for the best lap times.

Sehr geehrter Kunde,

vielen Dank für Ihr Vertrauen in dieses LRP Produkt. Mit dem Kauf des LRP S8 TX haben Sie sich für einen Offroad Truggy im Maßstab 1/8 entschieden, der seinen Konkurrenten einen Schritt voraus ist. Extrem schnell, präzise und wendig ist der LRP S8 TX auf jeder Rennstrecke dieser Welt zu Hause. Getreu dem LRP Motto „Blue is better“ garantiert der LRP S8 TX puren Fahrspaß durch die unvergleichlichen High-Quality Komponenten und überlegener Performance, auf der Jagd nach der besten Rundenzzeit.

The LRP logo is displayed in a stylized, metallic font with a 3D effect, set against a dark background.

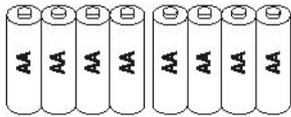
S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

Equipment Needed Benötigtes Zubehör

RTR VERSION:

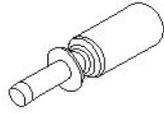
8 AA-Batteries for Transmitter
8 AA-Batterien/Akkus für Sender



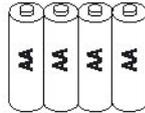
Fuel Bottle and Fuel
Spritflasche und Sprit



Glow-Plug Igniter
Glühkerzenstecker



4 AA-Batteries for receiver
4 AA-Akkus für Empfänger

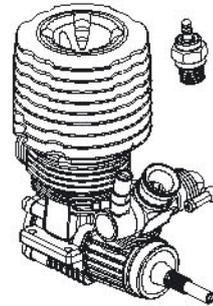


TEAM VERSION: Additionally needed / Zusätzlich benötigt

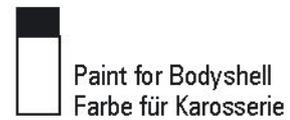
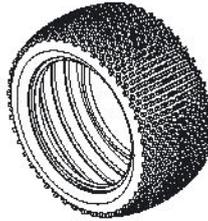
2-Channel Radio Set
2-Kanal Fernsteueranlage



Engine and Glow Plugs
Motor und Glühkerzen

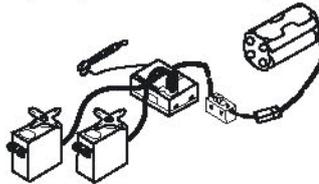


4x Tyres
Reifen

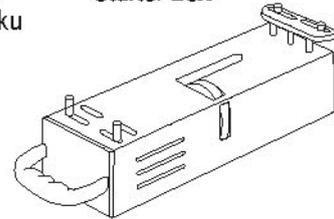


Paint for Bodyshell
Farbe für Karosserie

Receiver, 2x Servo, Receiver Battery
Empfänger, 2x Servo, Empfänger-Akku

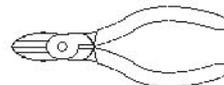
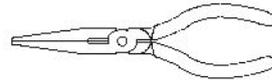
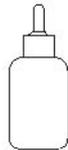
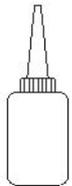


Starter Box



Recommended Tools / Benötigtes Werkzeug

Superglue Oil / Grease Shock Oil Thread Locker Needle Nosed Plier
Sekundenkleber Öl / Fett Dämpferöl Schraubensicherungslack Spitzzange



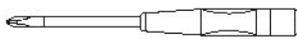
Hobby Knife
Modellbaumesser



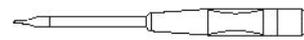
Small Scissors
Kleine Schere



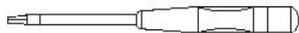
Screwdriver (Philips)
Schraubendreher (Kreuz)



Screwdriver (Slot)
Schraubendreher (Schlitz)



Screwdriver (Hex)
Schraubendreher (Inbus)



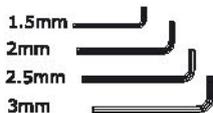
Body Reamer



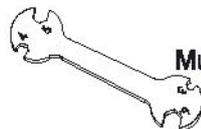
Cross Wrench
Drehsteckschlüssel



Included Tools / Beiliegendes Werkzeug



Hex Wrench
Inbusschlüssel



Tool
Multifunktionswerkzeug

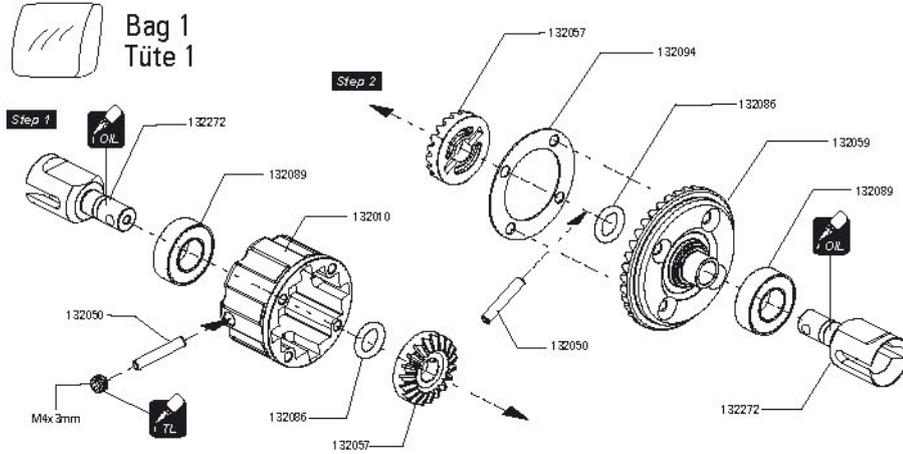
S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

1

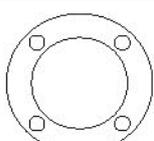
ASSEMBLY OF THE FRONT AND REAR DIFFERENTIAL ZUSAMMENBAU DES VORDEREN UND HINTEREN DIFFERENTIALS

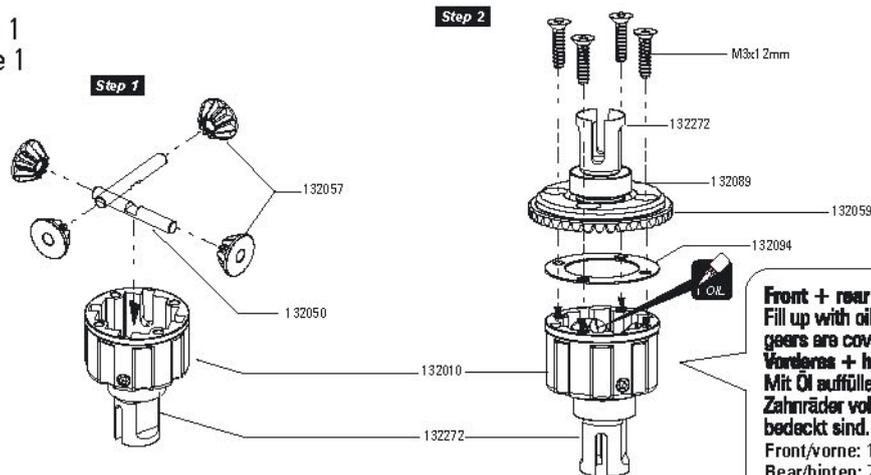
	2.5x12.8mm Pin Stift	x4
	M4x3 Set Screw Madenschraube	x2
	Diff. Sealing O Ring Diff. Dichtungs-O-Ring	x4
	8x16mm Ball Bearing Kugellager	x4



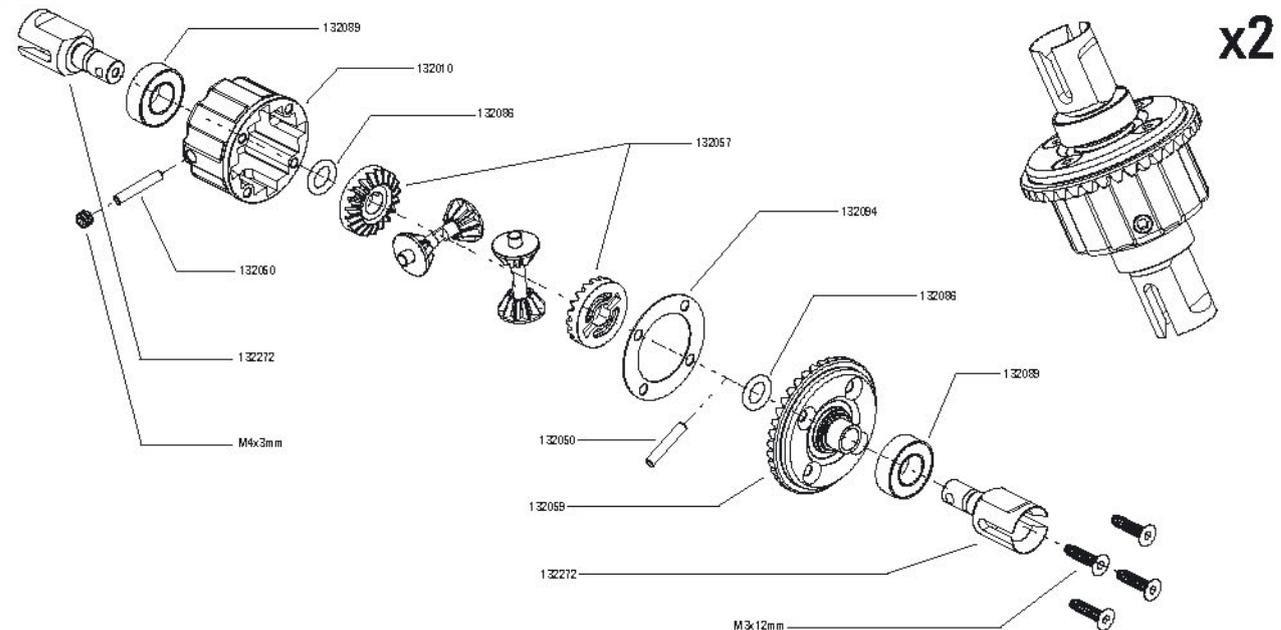
2

Bag 1 Tüte 1

	19x29x0.4mm Diff. Gasket x2 Diff. Dichtung	
	M3x1.2mm Countersunk TP Screw x8 Senkkopfschraube	x8
	3.5x26.5mm Differential Axle x4 Differentialwelle	



Front + rear diff:
Fill up with oil until
gears are covered.
Vorderes + hinteres Diff:
Mit Öl auffüllen bis
Zahnräder vollständig
bedeckt sind.
Front/vorne: 10.000wt
Rear/hinten: 7.000wt



S8★TX

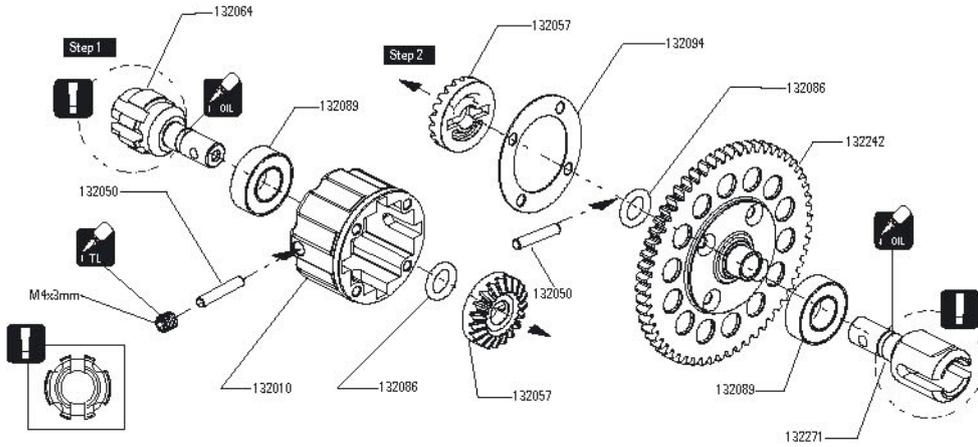
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

3

ASSEMBLY OF THE CENTER DIFFERENTIAL ZUSAMMENBAU DES MITTELDIFFERENTIALS

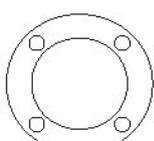
Bag 1
Tüte 1

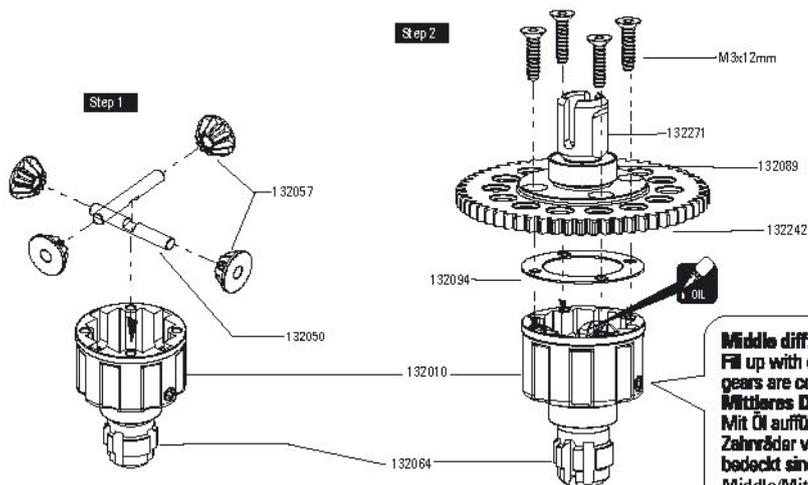
-  2.5x12.8mm Pin
Stift x2
-  M4x3 Set Screw
Madenschraube x2
-  Diff. Sealing O Ring
Diff. Dichtungs-O-Ring x2
-  8x16mm Ball Bearing
Kugellager x2



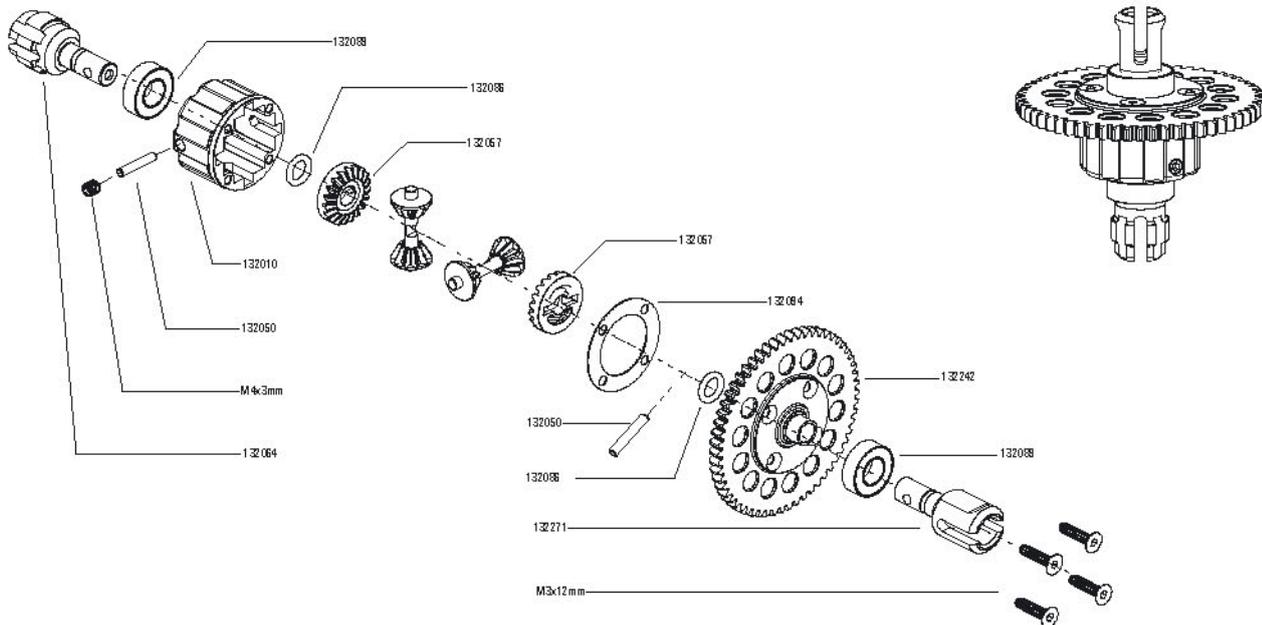
4

Bag 1
Tüte 1

-  19x29x0.4mm Diff. Gasket x1
Diff. Dichtung
-  M3x1.2mm Counter sunk TP Screw x4
Senkkopfschraube
-  3.5x26.5mm Differential Axle x2
Differentialwelle



Middle diff:
Fill up with oil until
gears are covered.
Mittleres Diff:
Mit Öl auffüllen bis
Zahnräder vollständig
bedeckt sind.
Middle/Mitte: 15.000wt

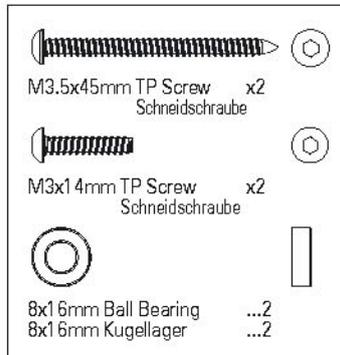


S8★TX

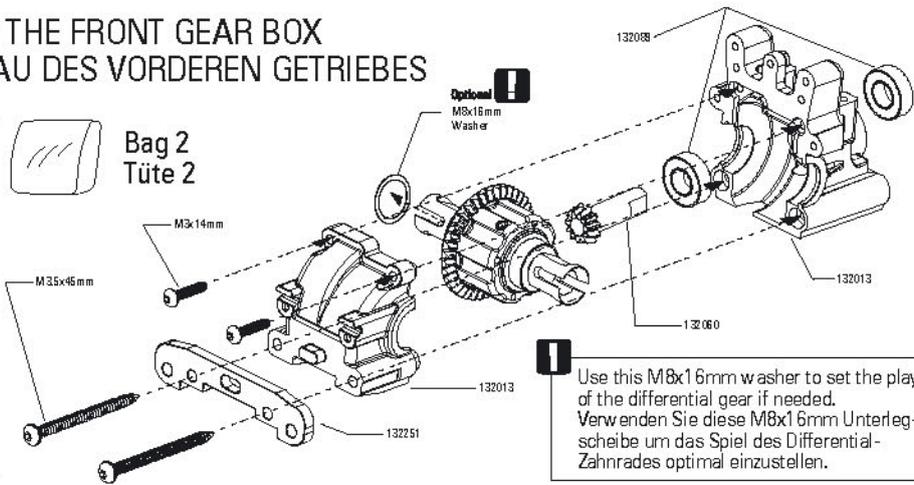
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

5

ASSEMBLY OF THE FRONT GEAR BOX ZUSAMMENBAU DES VORDEREN GETRIEBES



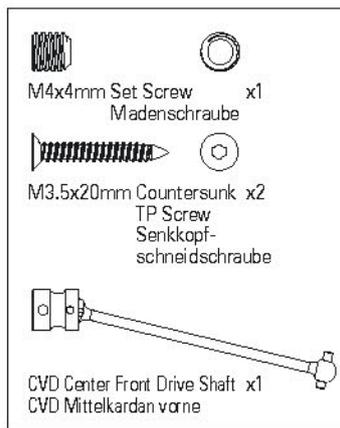
Bag 2
Tüte 2



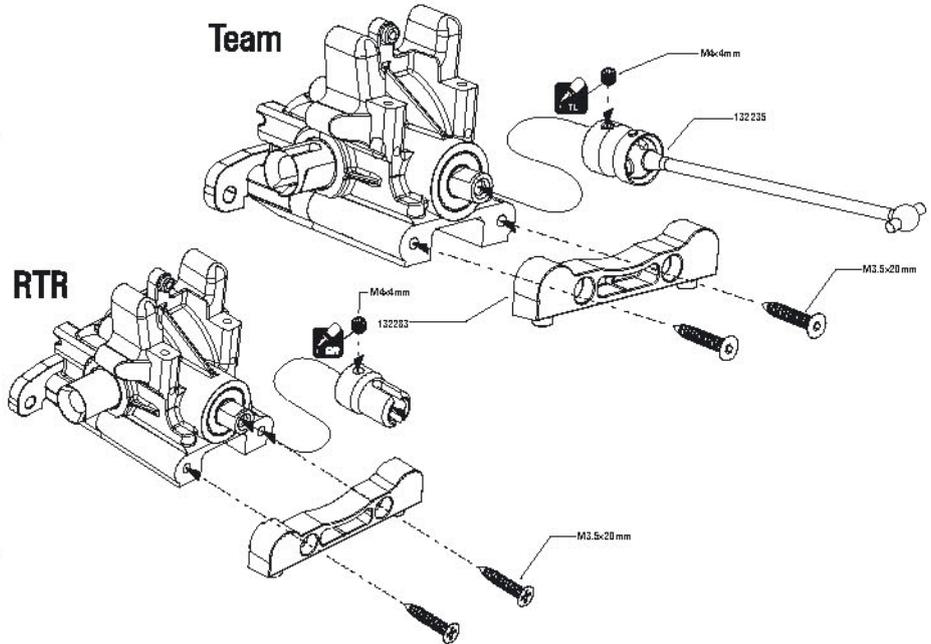
I Use this M8x16mm washer to set the play of the differential gear if needed. Verwenden Sie diese M8x16mm Unterlegscheibe um das Spiel des Differential-Zahnrades optimal einzustellen.

6

Bag 2
Tüte 2

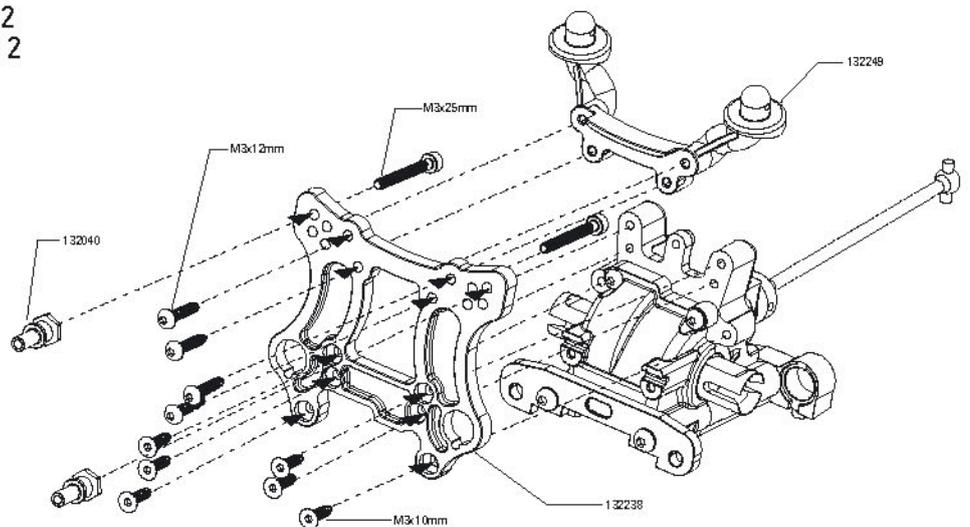
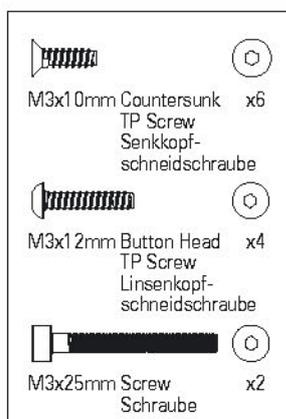


Team



7

Bag 2
Tüte 2



S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

ASSEMBLY OF THE STEERING KNUCKLE AND THE FRONT SUSPENSION ARM ZUSAMMENBAU DES LENKHEBELS UND VORDEREN QUERLENKERS

8

Step 2

Step 1

Bag 2
Tüte 2

	x4	
	x6	
	x2	
	x2	

! Indentation has to face upwards the steering knuckle.
Einkehlung muss am Lenkhebel nach oben zeigen.

Pivot ball has to move smoothly after tightening the screws.
Der Pivotball muss sich nach dem Anziehen der Schrauben noch leicht bewegen lassen.

9

Team

Bag 2
Tüte 2

	x2	
	x2	
	x2	

10

M3x3mm

Bag 2
Tüte 2

	x2	

RTR

6

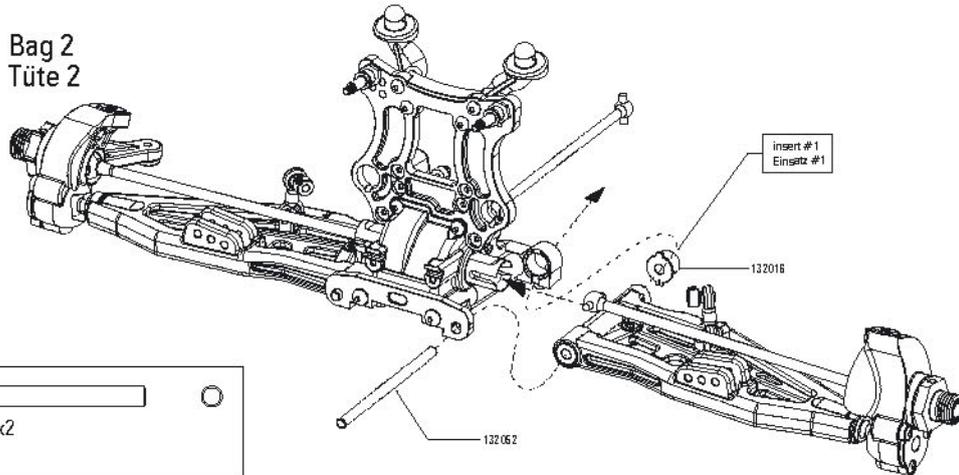
S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

11



Bag 2
Tüte 2



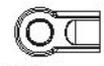
M4x70.6mm Hinge Pin
Achsstift x2

12

ASSEMBLY OF THE FRONT UPPER SUSPENSION ARMS ZUSAMMENBAU DER VORDEREN OBEREN QUERLENKER



Bag 2
Tüte 2



Ball cup
Kugelpfanne



x2



Anti-Flex Cover
Anti-Flex Schutz



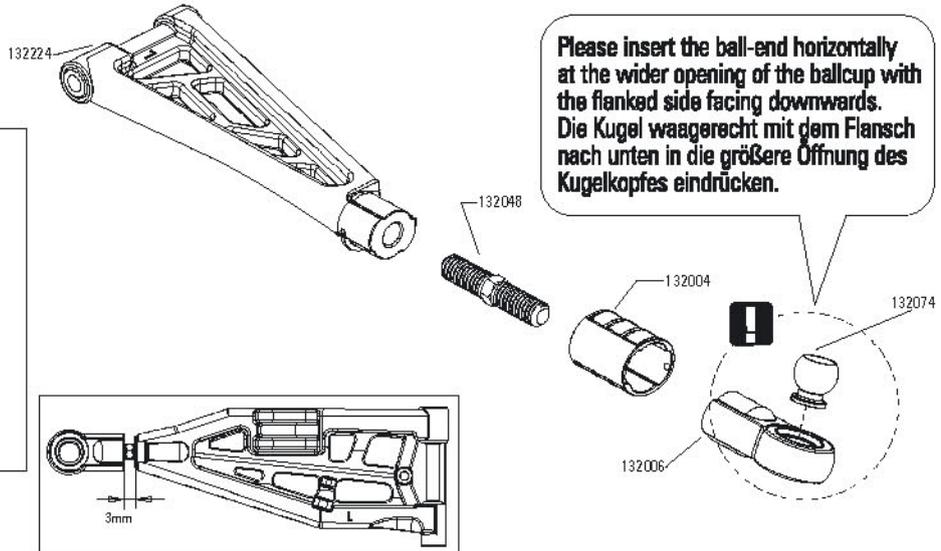
x2



Turnbuckle
Spurstange



x2



13

ASSEMBLY OF THE FRONT SUSPENSION ZUSAMMENBAU DER VORDERACHSE



Bag 2
Tüte 2



4mm Lock Nut
4mm Stoppmutter



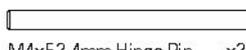
x2



M4x18mm Screw
Schraube



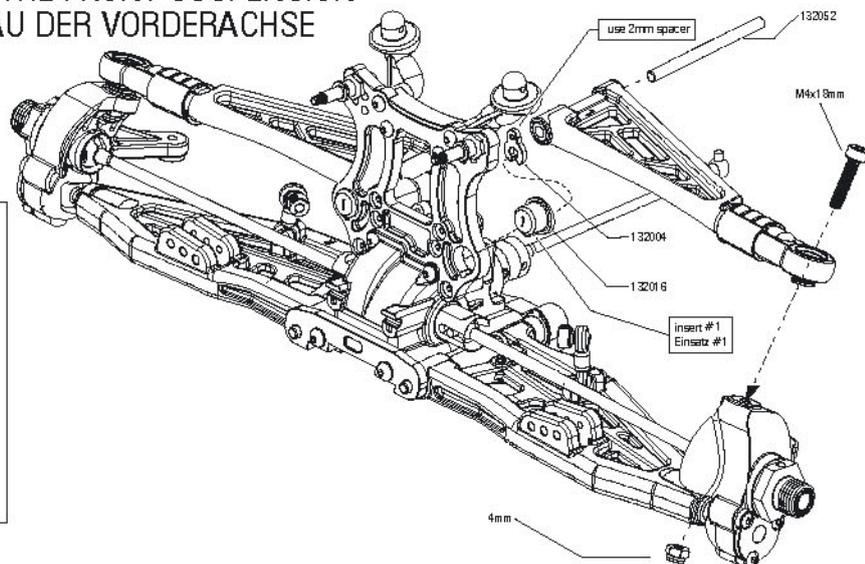
x2



M4x52.4mm Hinge Pin
Achsstift



x2



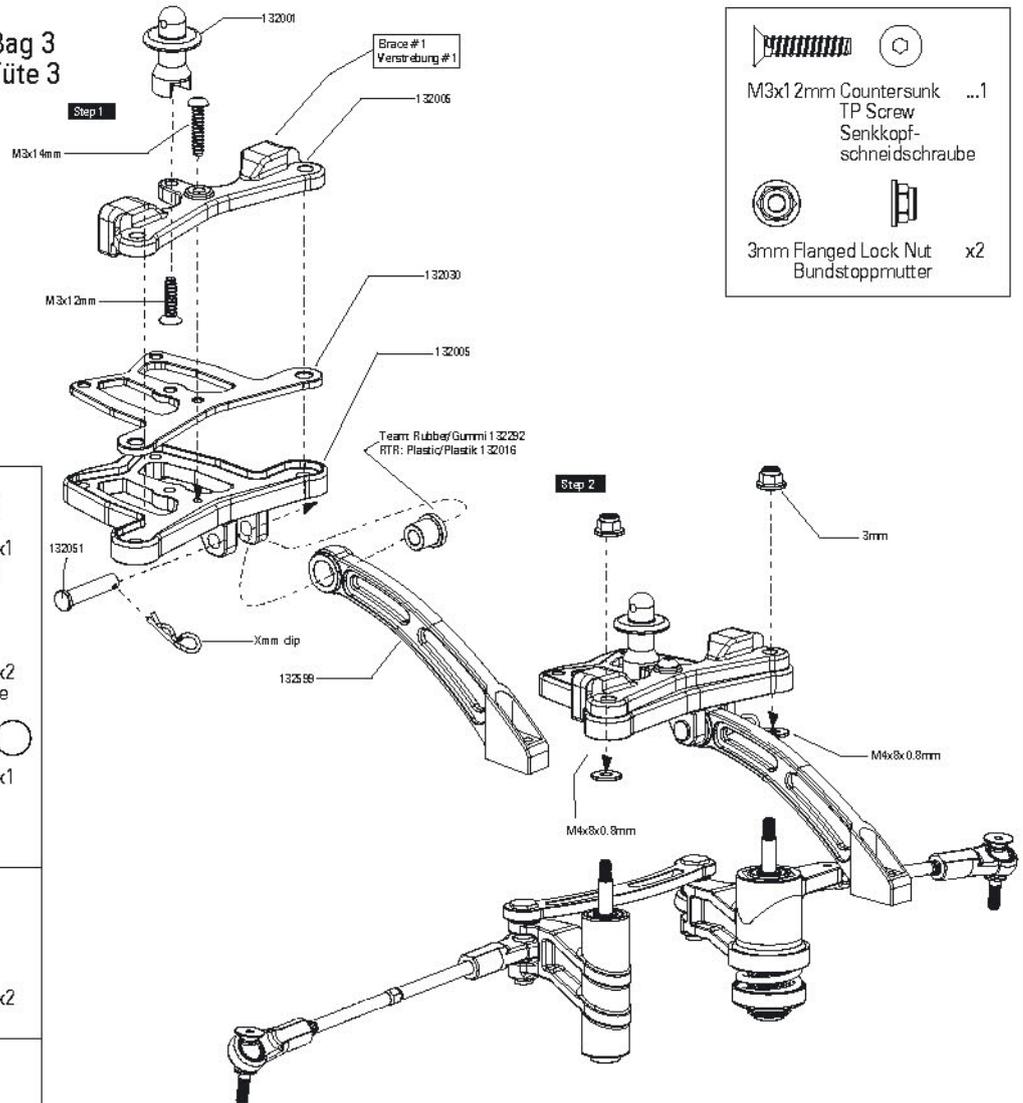
S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

16



Bag 3
Tüte 3



Team



Rubber bushing
Gummibuchse x2

RTR

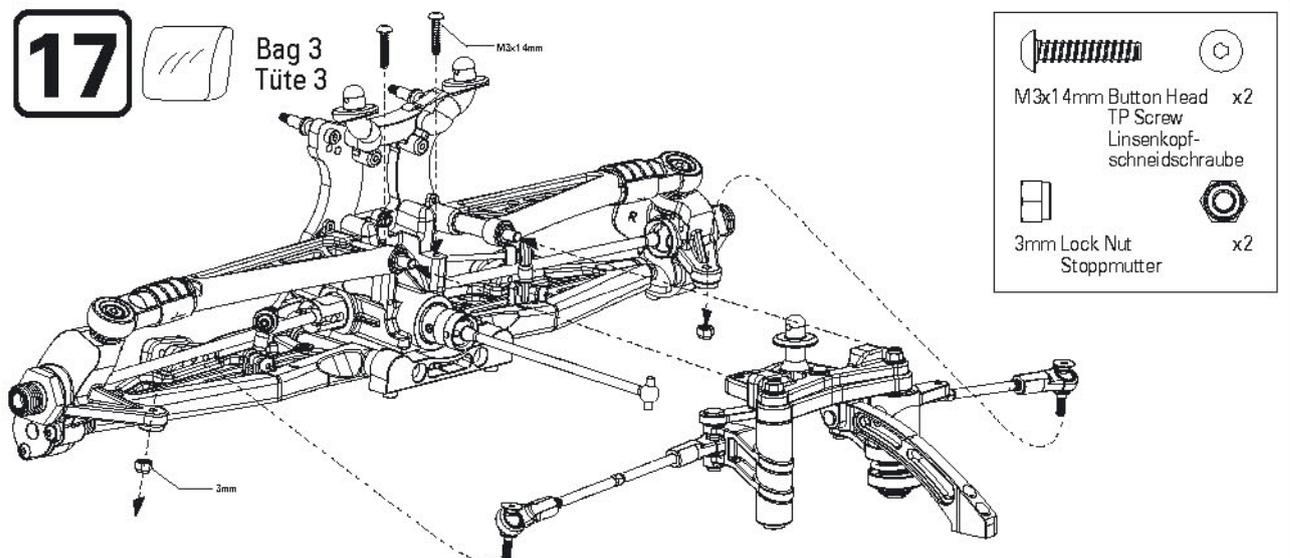


Plastic bushing
Plastikbuchse x2

17



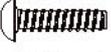
Bag 3
Tüte 3

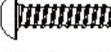


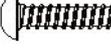
S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

ASSEMBLY OF THE REAR GEAR BOX ZUSAMMENBAU DES HINTEREN GETRIEBES

  x2
M3x1.0mm Button Head TP Screw
Linsenkopfschneidschraube

  x2
M3x1.2mm Button Head TP Screw
Linsenkopfschneidschraube

  x2
M3x1.4mm Button Head TP Screw
Linsenkopfschneidschraube

  x2
M3x1.8mm Button Head Screw
Linsenkopfschraube

  x2
M8x1.6mm Ball Bearing
Kugellager

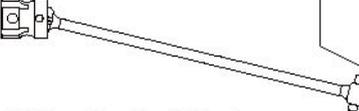
  x1
M5x6mm Set Screw
Madenschraube

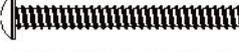
  x1
M4x4mm Set Screw
Madenschraube

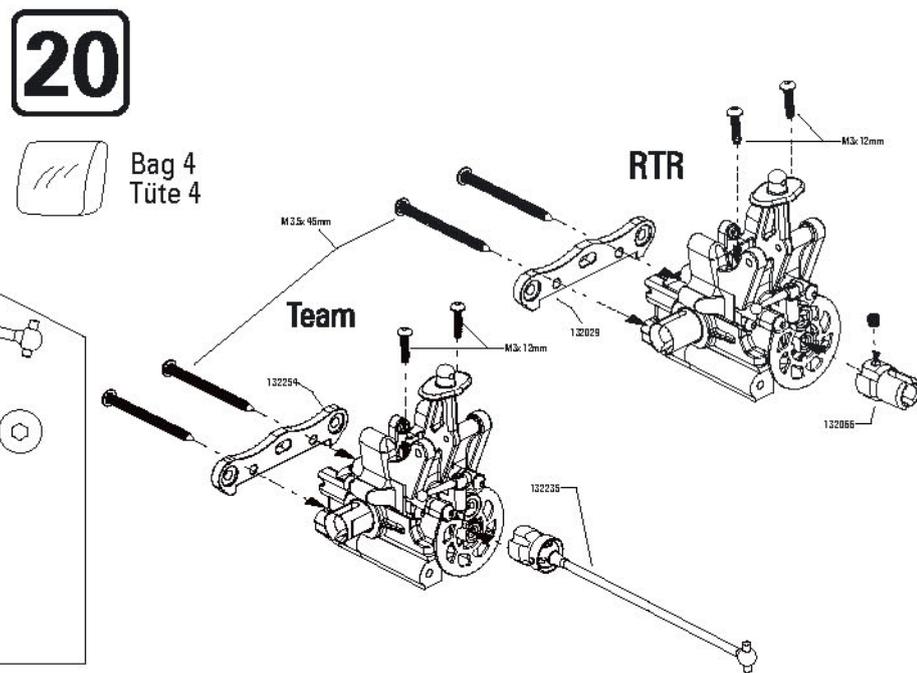
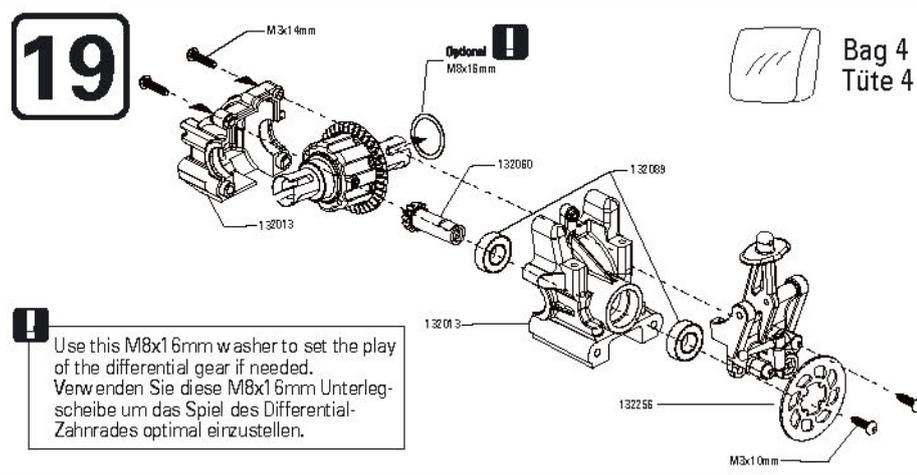
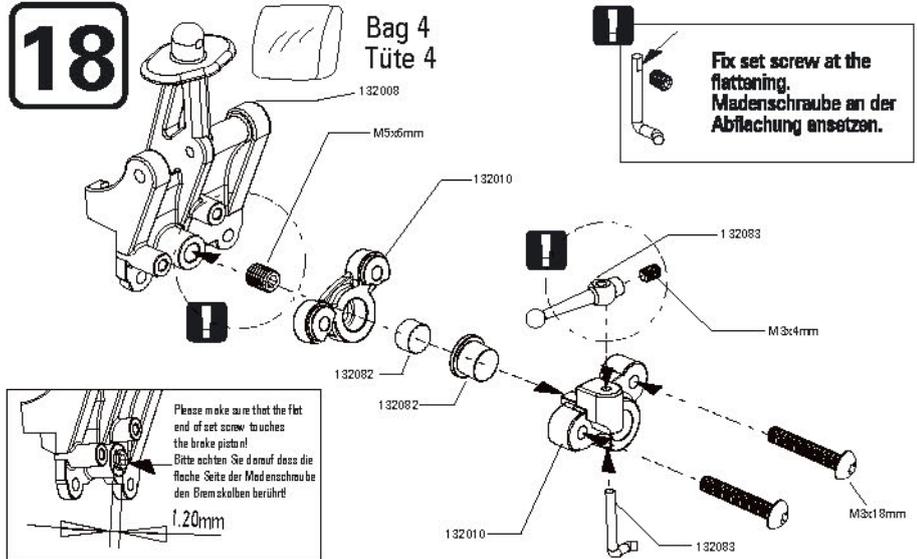
  x1
M3x4mm Set Screw
Madenschraube

  x1
M10x6.8mm Brake Piston
Bremskolben

  x1
Brake Piston (Big)
Bremskolben (groß)

 x1
CVD Mittelkardan, hinten

  x2
M3.5x45mm Button Head TP Screw
Linsenkopfschneidschraube



S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

ASSEMBLY OF THE REAR SHOCK TOWERS AND THE WING SET ZUSAMMENBAU DER HINTEREN DÄMPFERBRÜCKE UND SPOILERHALTERUNG

21



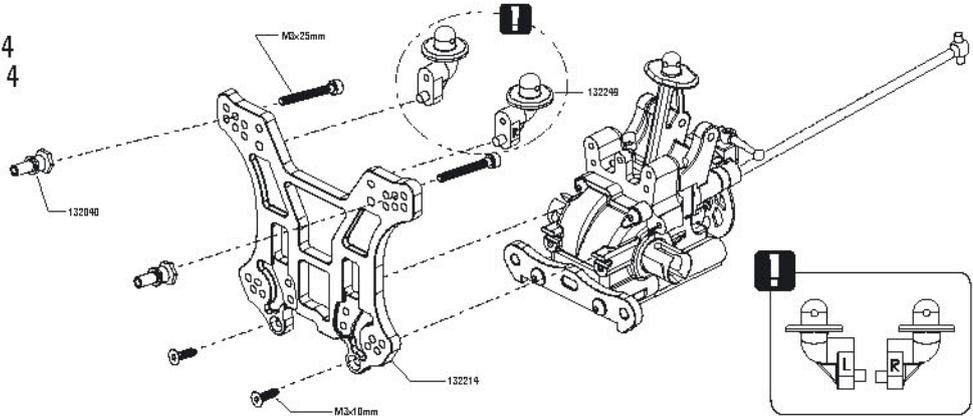
Bag 4
Tüte 4



M3x25mm Screw x2
Schraube



M3x10mm Countersunk TP Screw x2
Senkkopfschneidschraube



22



Bag 4
Tüte 4

Team



M3x12mm Button Head Screw x2
Linsenkopfschraube



M3x14mm Button Head Screw x4
Linsenkopfschraube

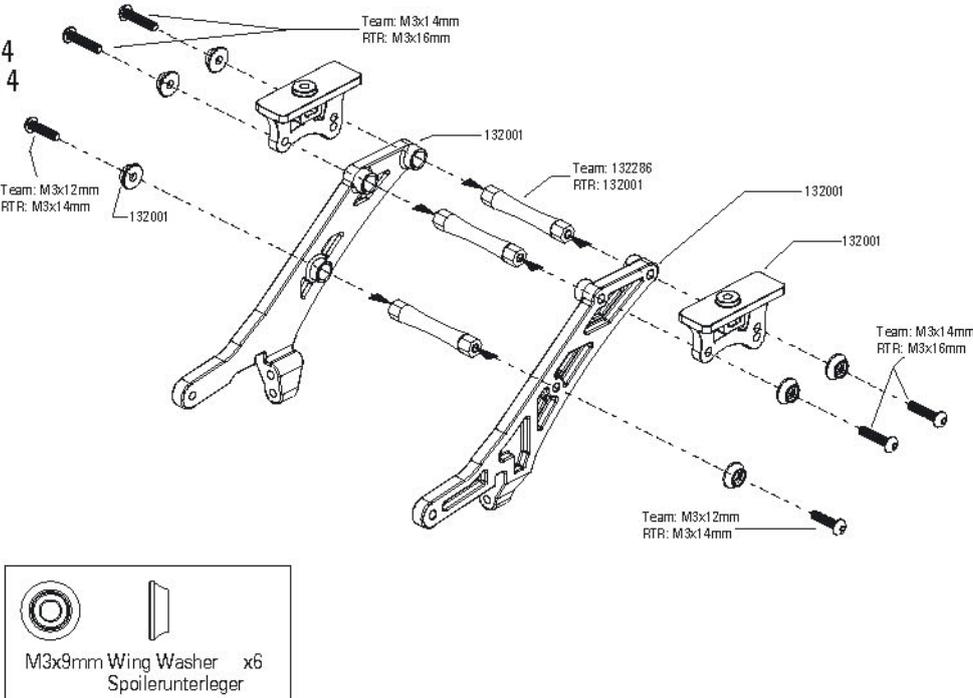
RTR



M3x14mm Button Head TP Screw x2
Linsenkopfschneidschraube



M3x16mm Button Head TP Screw x4
Linsenkopfschneidschraube



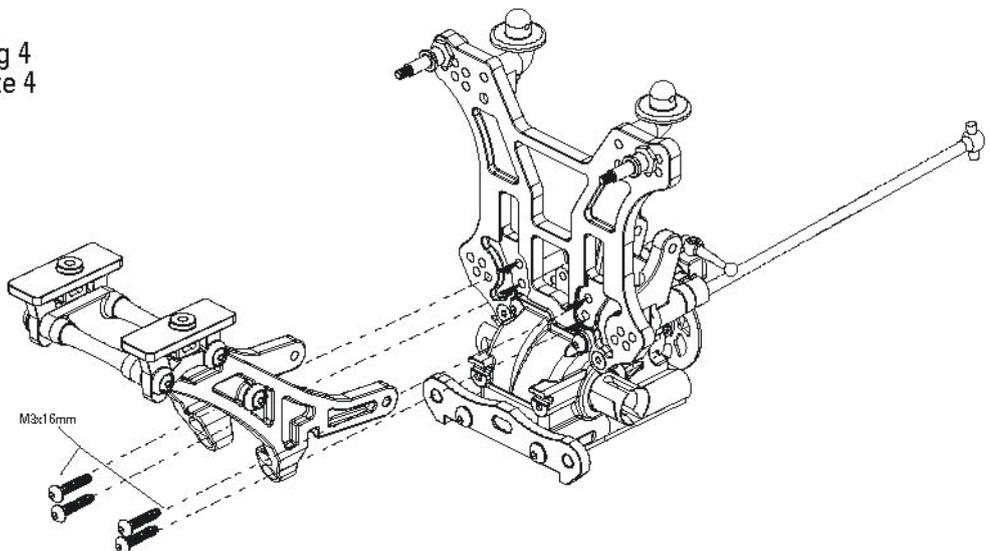
23



Bag 4
Tüte 4



M3x16mm Button Head TP Screw x4
Linsenkopfschneidschraube



S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

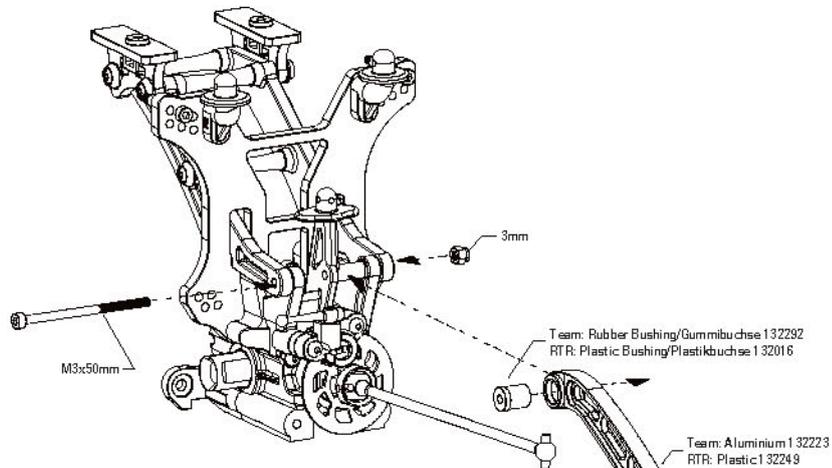
ASSEMBLY OF THE REAR SHOCK TOWERS AND THE WING SET ZUSAMMENBAU DER HINTEREN DÄMPFERBRÜCKE UND SPOILERHALTERUNG

24



Bag 4
Tüte 4

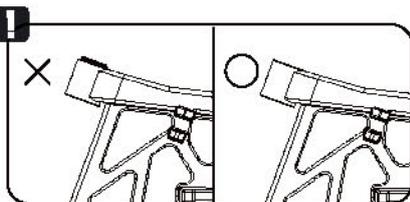
	M3x50mm Screw Schraube	x1
	3mm Lock Nut Stopfmutter	x1
	Team: Rubber bushing Gummibuchse	x2
	RTR: Plastic bushing Plastikbuchse	x2



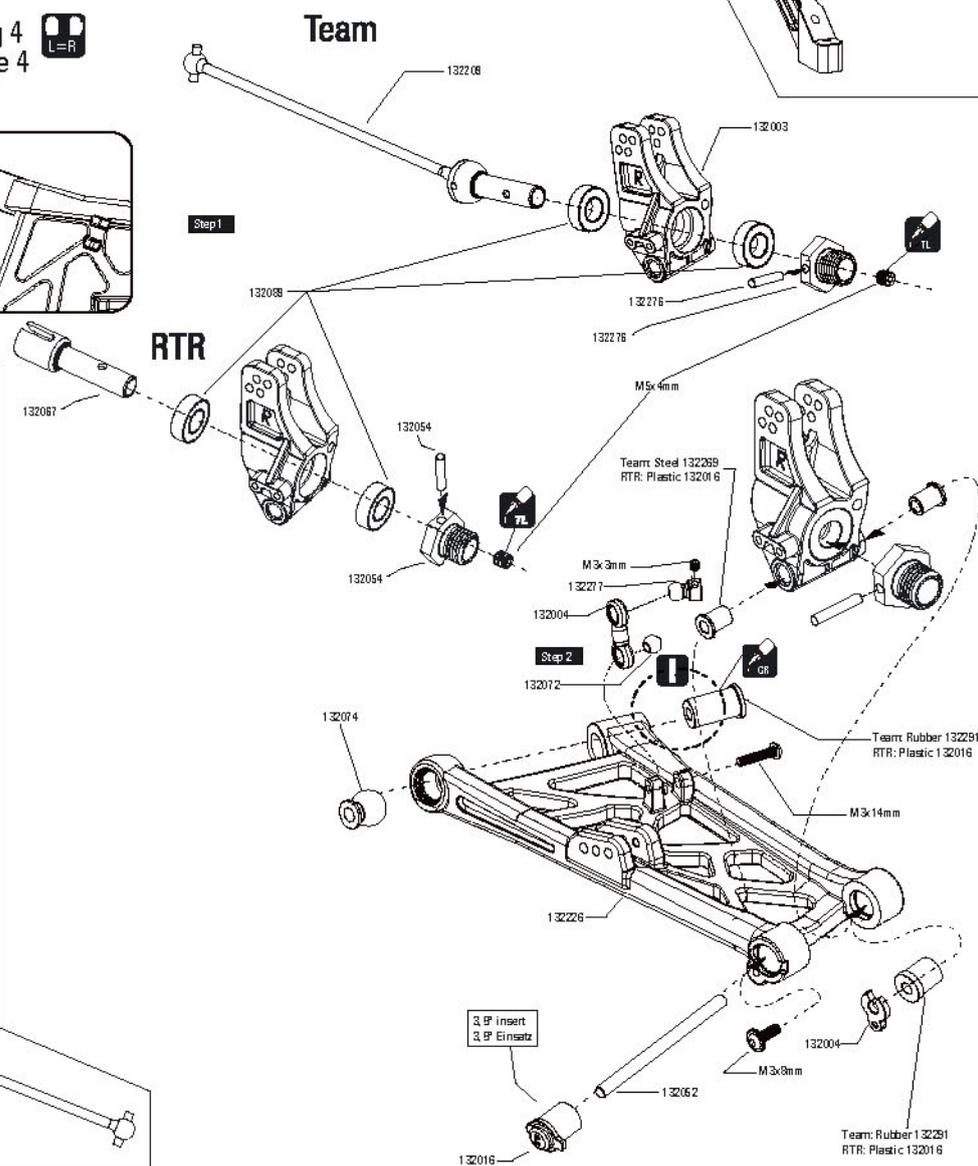
25



Bag 4
Tüte 4



	M3x3mm Set Screw Madenschraube	x2
	M5x4mm Set Screw Madenschraube	x2
	M3x8mm Screw Schraube	x2
	M3x14mm Button Head Screw Linsenkopfschraube	x2
	M3x14.6mm Pin Stift	x2
	8x16mm Ball Bearing Kugellager	x4
	CVD Rear Drive Shaft CVD Kardan, hinten	x2



S8★TX

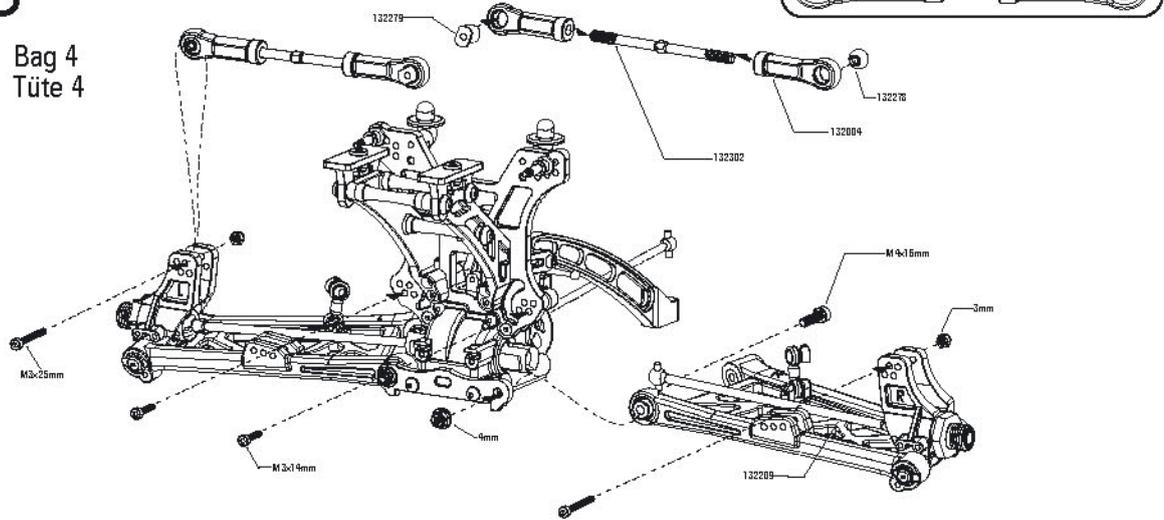
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

26

ASSEMBLY OF THE REAR SUSPENSION ZUSAMMENBAU DER HINTERACHSE

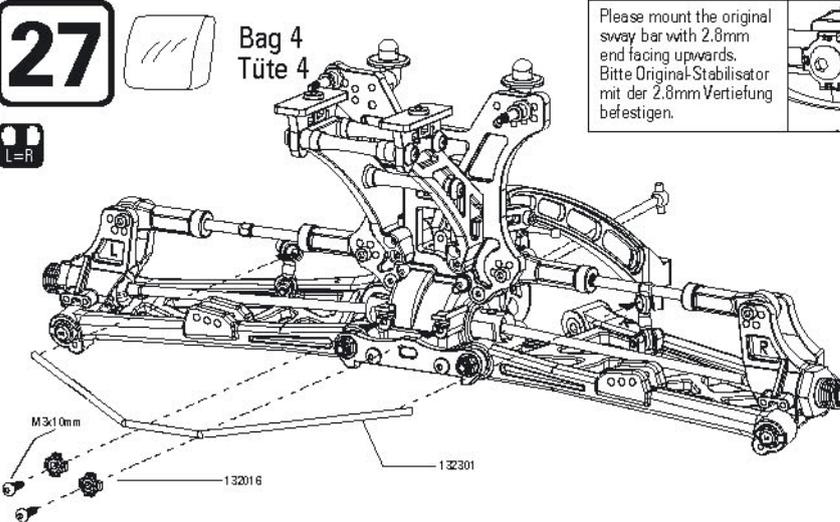


Bag 4
Tüte 4

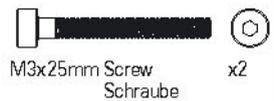
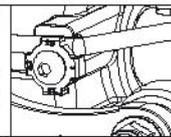


27

Bag 4
Tüte 4



Please mount the original sway bar with 2.8mm end facing upwards.
Bitte Original-Stabilisator mit der 2.8mm Vertiefung befestigen.



M3x25mm Screw x2
Schraube



M3x14mm Screw x2
Schraube



M3x10mm Button Head TP Screw x2
Linsenkopfschneidschraube



M4x16mm Screw x2
Schraube



M3x10mm Countersunk Screw x2
Senkkopfschraube



M4x14mm Countersunk Screw x2
Senkkopfschraube



M4x8mm Countersunk Screw x2
Senkkopfschraube



M5x6mm Set Screw x2
Madenschraube



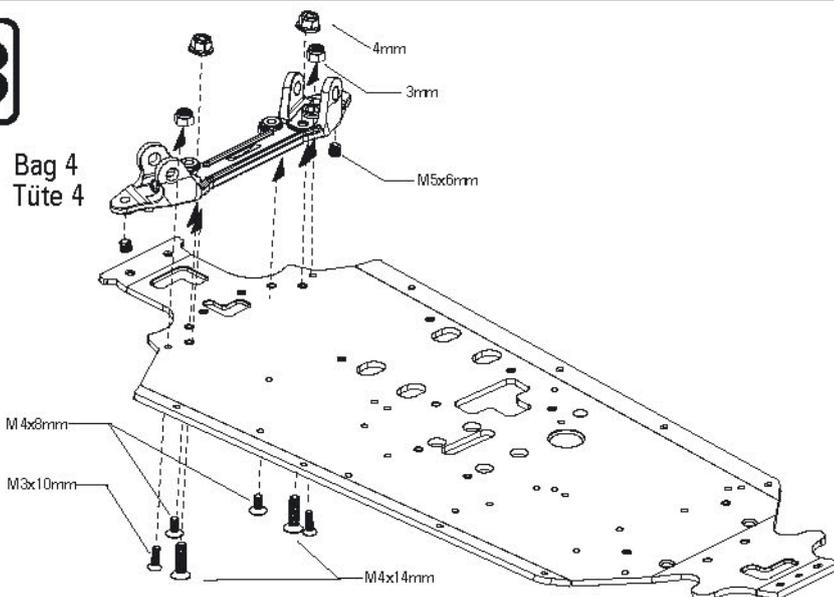
4mm Flanged Lock Nut x4
Bundstopfmutter



3mm Lock Nut x4
Stopfmutter

28

Bag 4
Tüte 4



S8TX

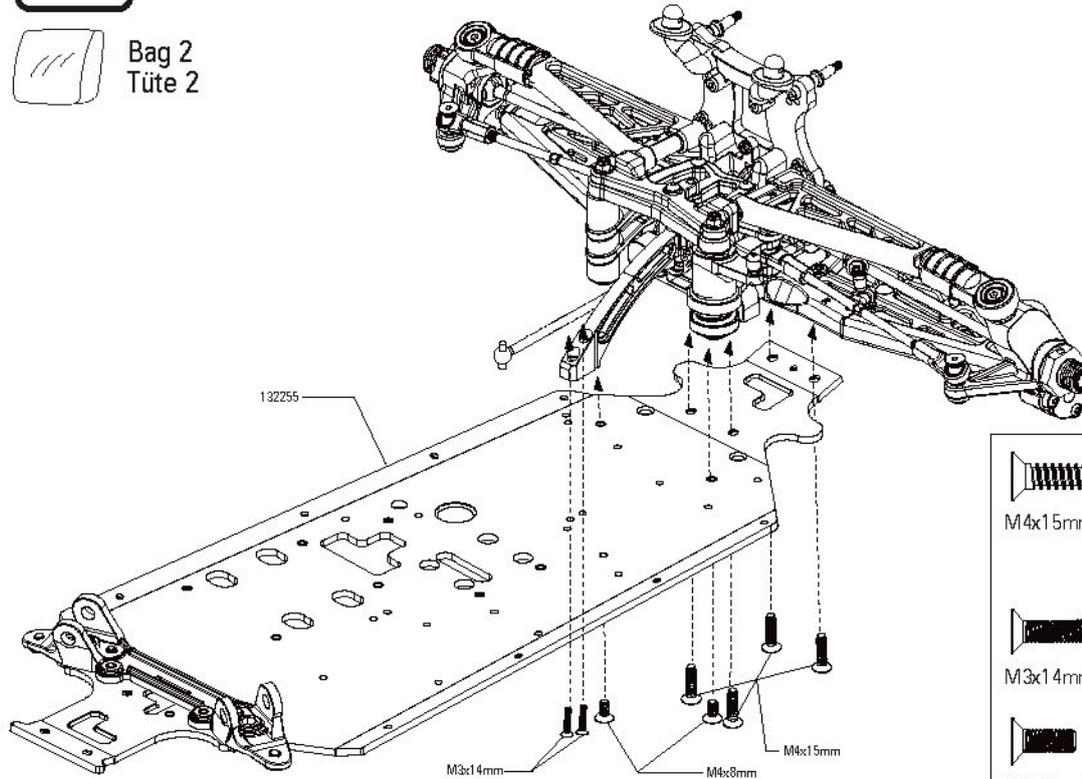
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

29

ASSEMBLY OF THE FRONT SUSPENSION AND THE CHASSIS PLATE ZUSAMMENBAU DER VORDERACHSE UND DER CHASSISPLATTE



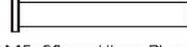
Bag 2
Tüte 2



- 

 M4x15mm Countersunk TP Screw x8
Senkkopfschneidschraube
- 

 M3x14mm Countersunk Screw x4
Senkkopfschraube
- 

 M4x8mm Countersunk Screw x2
Senkkopfschraube
- 

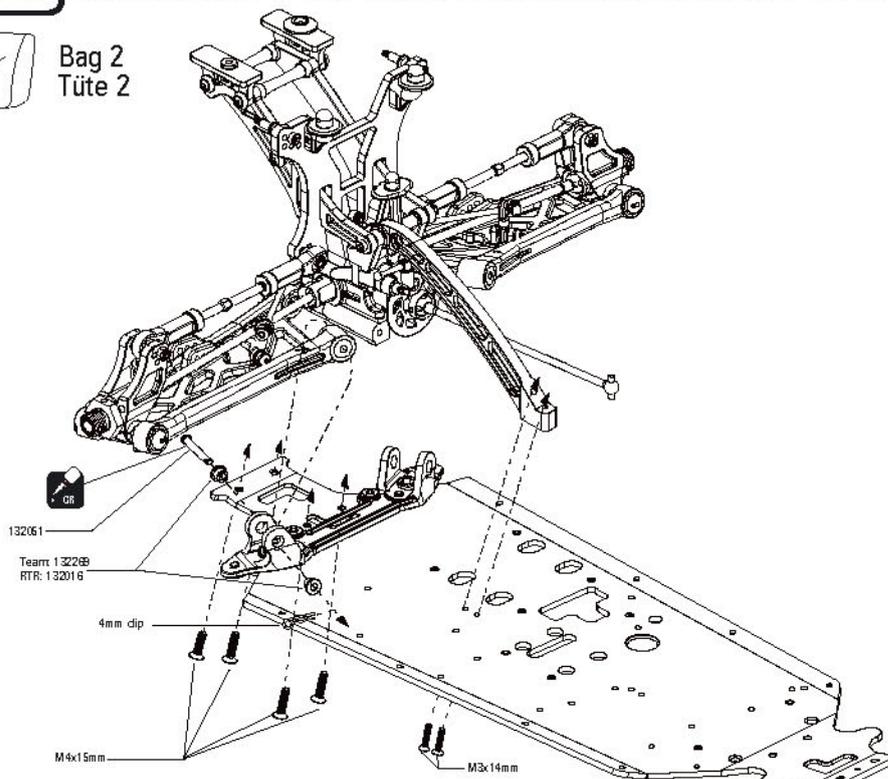
 M5x29mm Hinge Pin with hole for clip x2
Achsstift mit Splintloch

30

ASSEMBLY OF THE REAR SUSPENSION AND THE CHASSIS PLATE ZUSAMMENBAU DER HINTERACHSE UND DER CHASSISPLATTE



Bag 2
Tüte 2



Team

- 

 Steel Bushing x4
Stahlbuchse

RTR

- 

 Plastic Bushing x4
Plastikbuchse

S8★TX

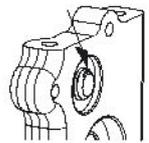
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

31

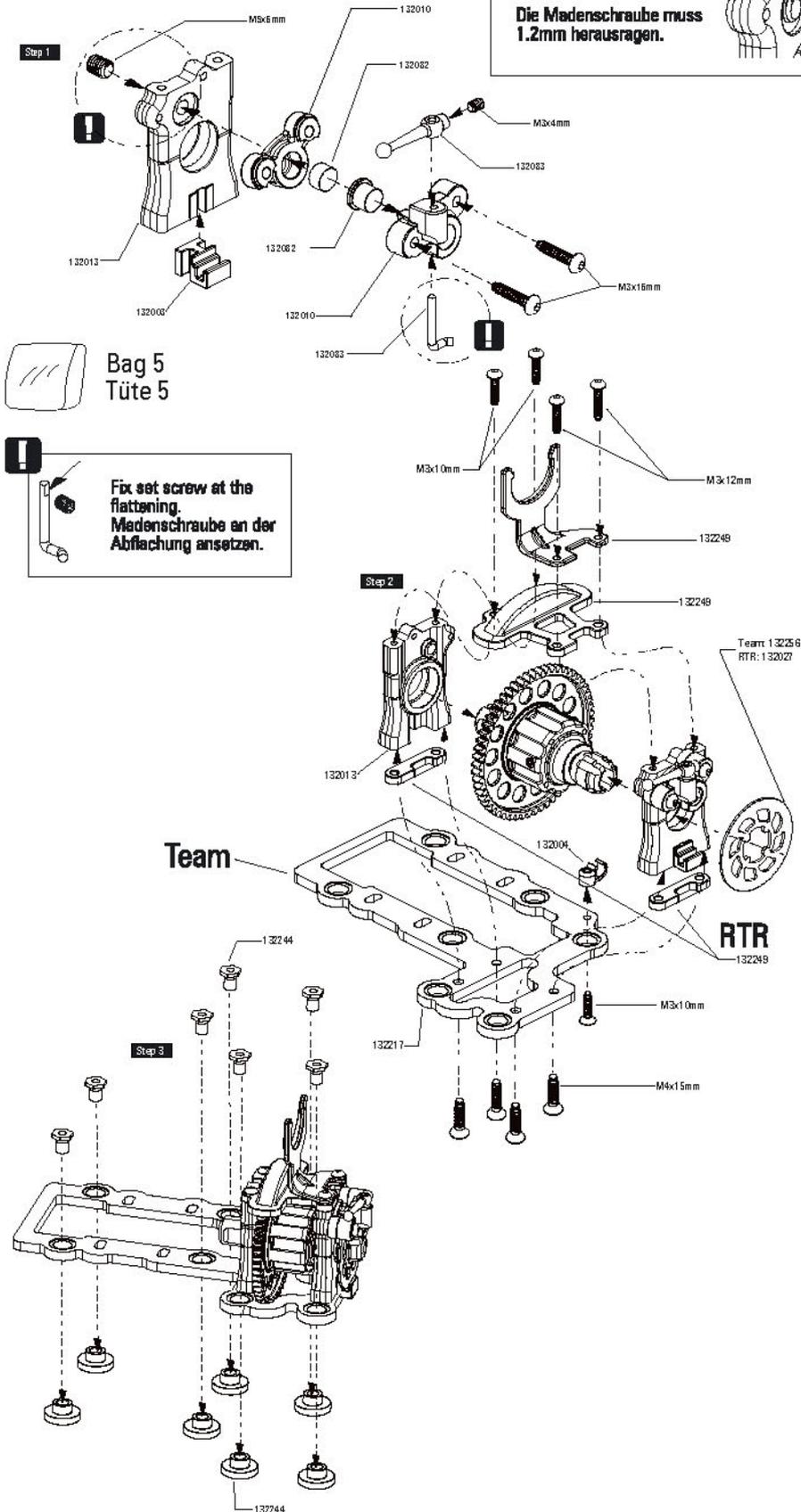
ASSEMBLY OF THE CENTER DIFFERENTIAL MOUNT EINBAU DES MITTELDIFFERENTIALS

The screw has to protrude 1.2mm.

Die Madenschraube muss 1.2mm herausragen.



- | | | |
|------------------------------|---------------------------|----|
| | | x1 |
| M3x4mm Set Screw | Madenschraube | |
| | | x1 |
| M5x6mm Set Screw | Madenschraube | |
| | | x2 |
| M3x10mm Button Head TP Screw | Linsenkopfschneidschraube | |
| | | x2 |
| M3x12mm Button Head TP Screw | Linsenkopfschneidschraube | |
| | | x2 |
| M3x16mm Button Head TP Screw | Linsenkopfschneidschraube | |
| | | x1 |
| M3x10mm Countersunk TP Screw | Senkkopfschneidschraube | |
| | | x4 |
| M4x15mm Countersunk TP Screw | Senkkopfschneidschraube | |
| | | x1 |
| Brake Piston (big) | Bremskolben (groß) | |
| | | x1 |
| Brake Piston | Bremskolben | |
| | | x7 |
| Rubber insert | Gummiensatz | |
| | | x7 |
| Nylon Nut | Nylonmutter | |

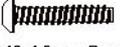
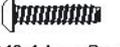
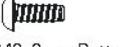


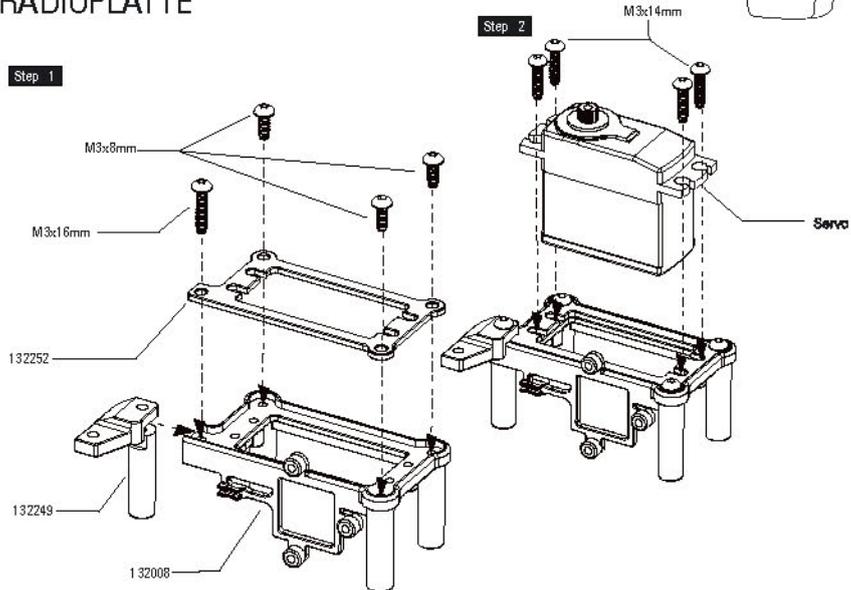
S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

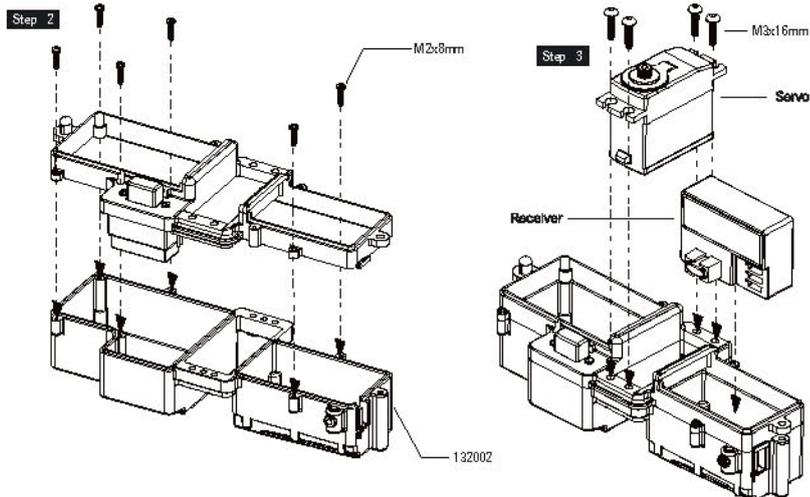
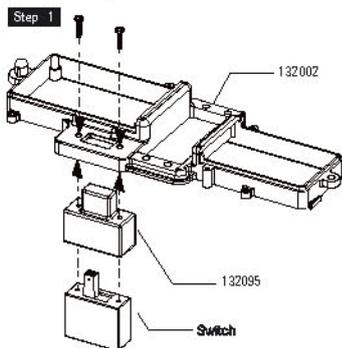
32 ASSEMBLY OF THE RADIO TRAY EINBAU DER RADIOPLATTE

Bag 5
Tüte 5

-  M3x16mm Button Head TP Screw Linsenkopfschneidschraube x1
-  M3x14mm Button Head TP Screw Linsenkopfschneidschraube x4
-  M3x8mm Button Head TP Screw Linsenkopfschneidschraube x3
-  M2x8mm Phillips TP Screw Kreuzschlitzschneidschraube x10

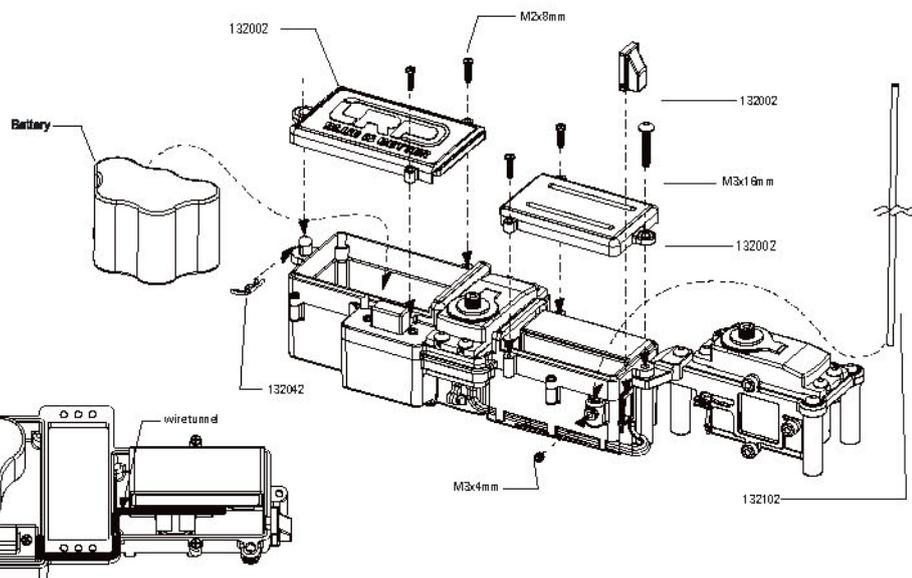


33 Bag 6 Tüte 6



34 Bag 6 Tüte 6

-  M3x16mm Button Head TP Screw Linsenkopfschneidschraube x1
-  M3x4mm Set Screw Madenschraube x1

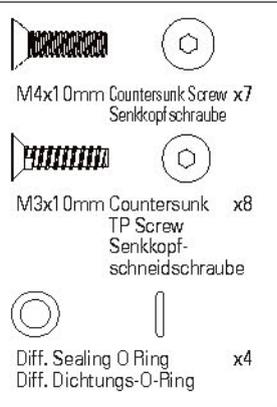


S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

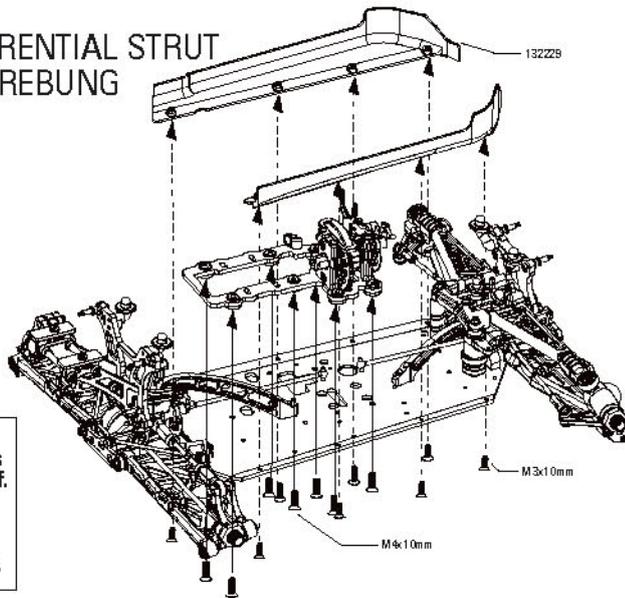
37

ASSEMBLY OF THE ENGINE/DIFFERENTIAL STRUT EINBAU DER DIFF-/MOTOR-VERSTREBUNG



Bag 7+9
Tüte 7+9

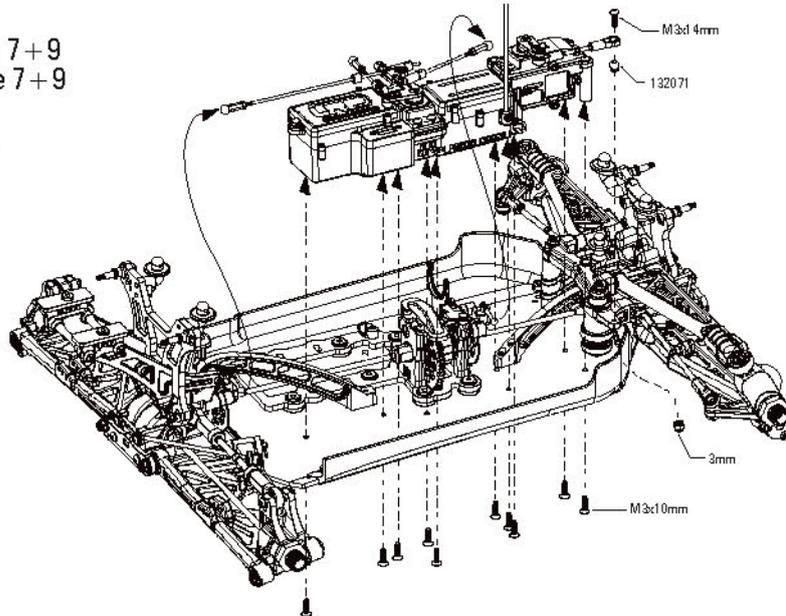
I Please insert the dogbones/
CVD drive shafts in the outrdrives
before assembling the center diff.
Bitte zuerst die Knochen/
CVD Kardens in die Differential-
ausgänge stecken, bevor das
Mitteldifferential eingebaut wird.



38

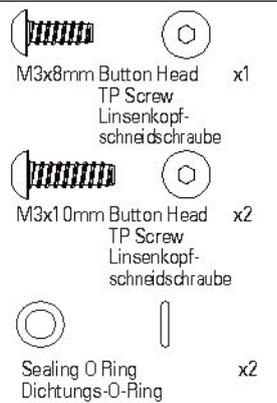


Bag 7+9
Tüte 7+9

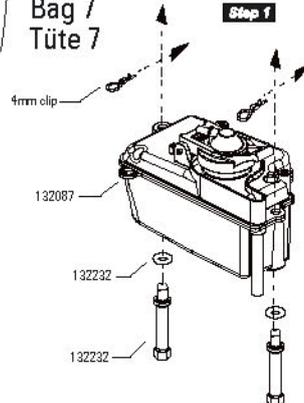


39

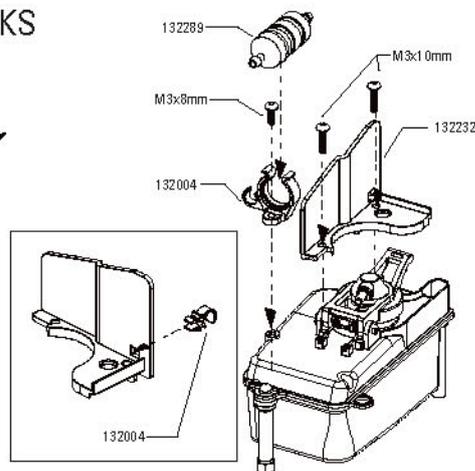
ASSEMBLY OF THE FUEL TANK ZUSAMMENBAU DES KRAFTSTOFF-TANKS



Bag 7
Tüte 7



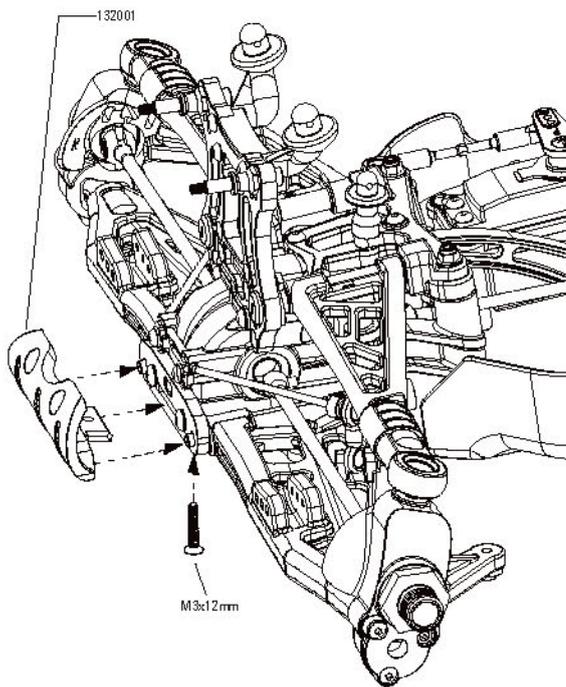
Step 2



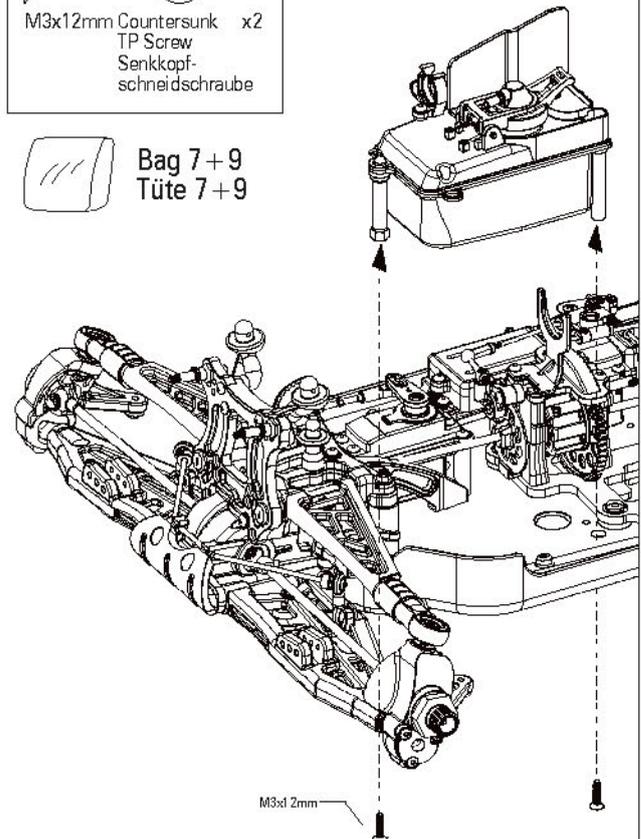
S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

40 ASSEMBLY OF THE FRONT BUMPER EINBAU DES VORDEREN RAMMERS



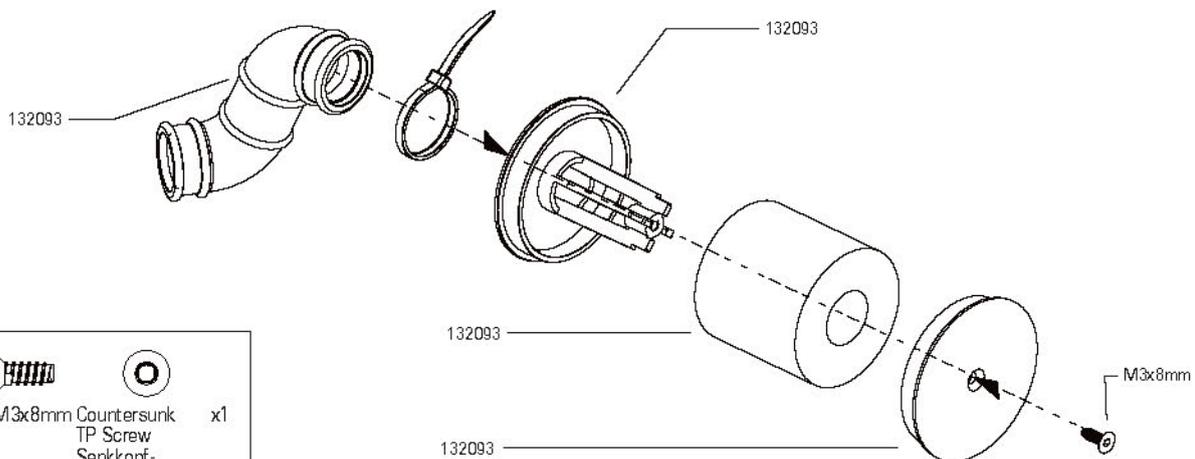
41 ASSEMBLY OF THE FUEL TANK EINBAU DES KRAFTSTOFF-TANKS



42 ASSEMBLY OF THE AIR FILTER ZUSAMMENBAU DES LUFTFILTERS



Please use LRP Blue Factor Airfilter Oil to oil the airfilter foam. Bitte benutzen Sie LRP Blue Factor Luftfilteröl um den Schaumstoff des Luftfilters einzuölen.

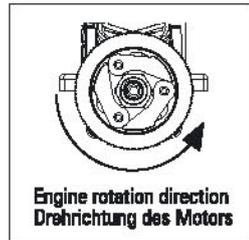
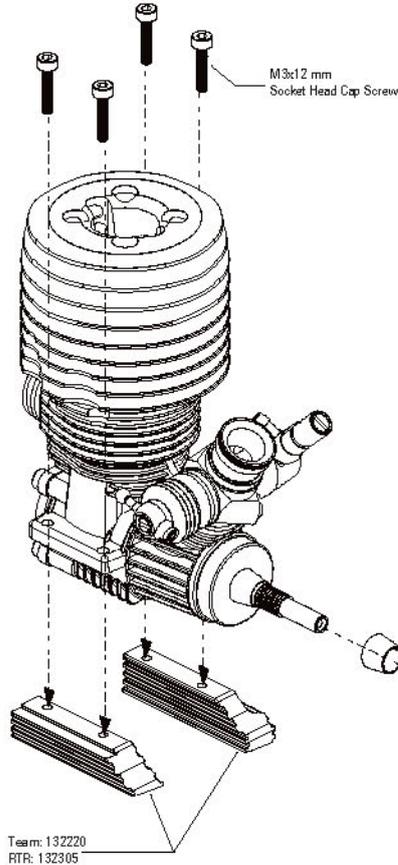


S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

43

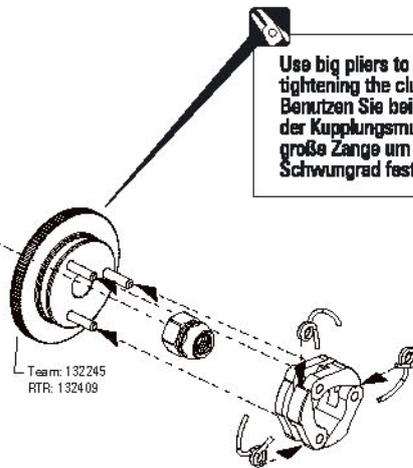
ASSEMBLY OF THE CLUTCH AND ENGINE MOUNT ZUSAMMENBAU DER KUPPLUNG UND DES MOTORHALTERS



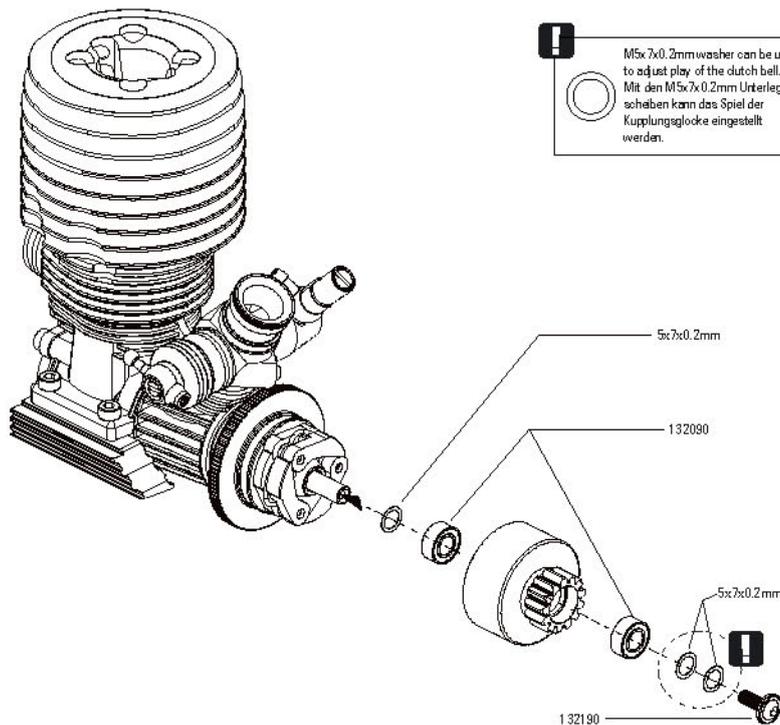
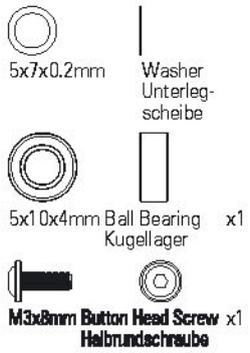
Place the clutch shoes with the clutch springs over the 3 pins of the flywheel. Use a philips screw driver or a clutch tool to bend the small end of the clutch spring behind the pilot shaft.

Montieren Sie die 3 Kupplungsbacken mit den Kupplungsfedern an den Stiften des Schwungrads. Benutzen Sie einen Schlitzschraubendreher oder ein Kupplungswerkzeug um das kurze Ende der Kupplungsfeder hinter den Stift des Schwungrads zu biegen, sodass die Feder unter Spannung steht.

Use big pliers to hold while tightening the clutch nut. Benutzen Sie beim Anziehen der Kupplungsmutter eine große Zange um das Schwungrad festzuhalten.



44



! 5x7x0.2mm washer can be used to adjust play of the clutch ball. Mit den 5x7x0.2mm Unterlegscheiben kann das Spiel der Kupplungsglocke eingestellt werden.

45

ASSEMBLY OF THE FRONT AND REAR SHOCKS ZUSAMMENBAU DER VORDEREN UND HINTEREN DÄMPFER

x4

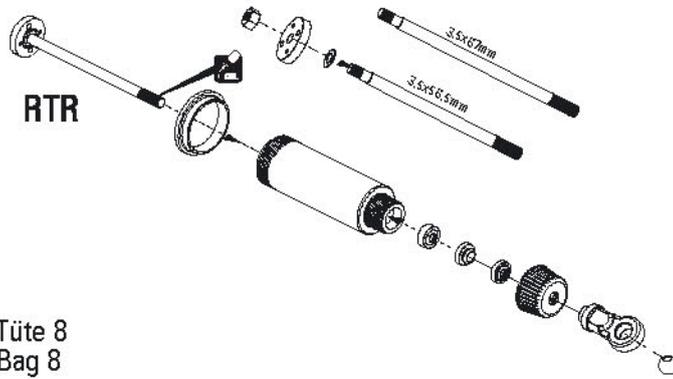
3.5x56.5mm Front Shock Shaft x2
3.5x56.5mm Vordere Kolbenstange

3.5x67mm Rear Shock Shaft x2
Hintere Kolbenstange

3.02x7x0.2mm Washer x4
Unterlegscheibe

3mm Lock Nut x4
Stopfmutter

3x6.8x6.04mm Ball-Cup Ball x4
Kugel-Dämpferauge



Tüte 8
Bag 8

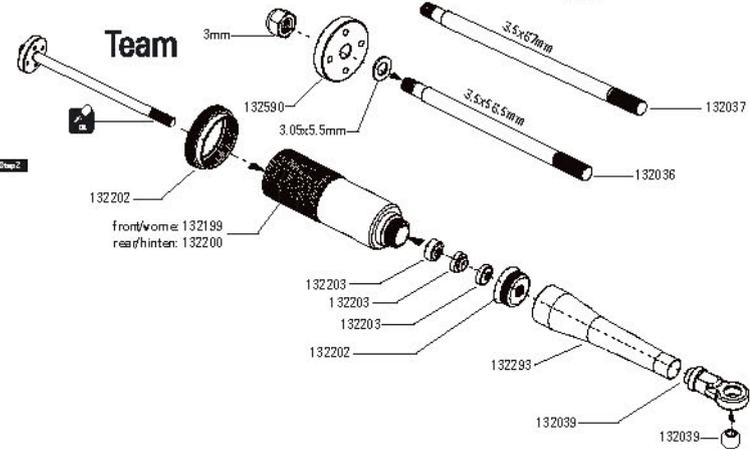
!

1. Please apply some shock oil at the shock shaft before installing the shock sealings.

! In order not to damage the shock sealing please screw the sealing over the threaded part of the shock.

1. Bitte tragen Sie etwas Öl auf die Kolbenstange auf, bevor Sie die Dämpferdichtung einbauen.

! Damit die Dichtungen beim Einbau nicht beschädigt werden, drehen Sie die Dichtungen bitte über den Gewindeteil der Kolbenstange.



3.02x5.5x0.4mm Washer x4
Unterlegscheibe

Sealing x4
Dichtung

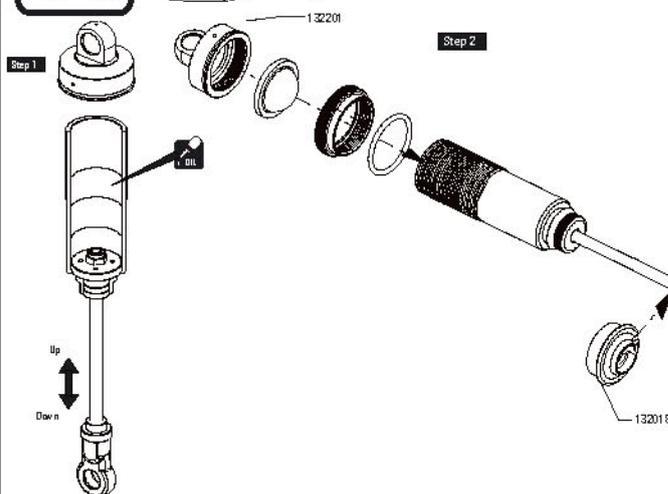
Sealing x4
Dichtung

Shaft Metal Sleeve x4
Shaft Metal Sleeve

46

Tüte 8
Bag 8

x4



Put the piston to the bottom and fill up the shock with oil. Slightly move the piston up and down to remove all bubbles. Put the sealing in the shock cap and fix the cap with 2-3 turns to the shock body. Now move the piston to the top and fix the cap completely to the shock body. Remove the oil which came out of the shock.

Kolbenplatte ganz nach unten ziehen und Dämpfer mit Öl befüllen. Kolbenplatte ganz langsam hoch und runter bewegen um Luftblasen zu entfernen. Das Dämpfermembran in die Dämpferkappe drücken und Kappe 2-3 Umdrehungen aufschrauben. Kolbenplatte ganz nach oben bewegen und Dämpferkappe vollständig aufschrauben. Austrittendes Öl mit einem Tuch entfernen.

front/vorne: 132206
rear/hinten: 132207

S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

47

ASSEMBLY OF THE ENGINE ONTO CHASSIS EINBAU DES MOTORS



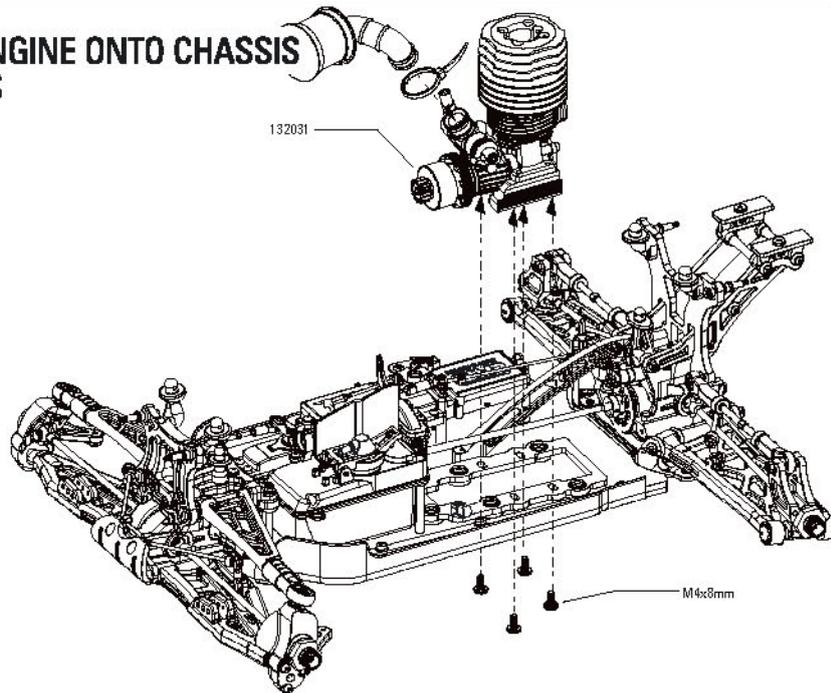
Bag 7+9
Tüte 7+9



M4x8mm Screw
Schraube



x4



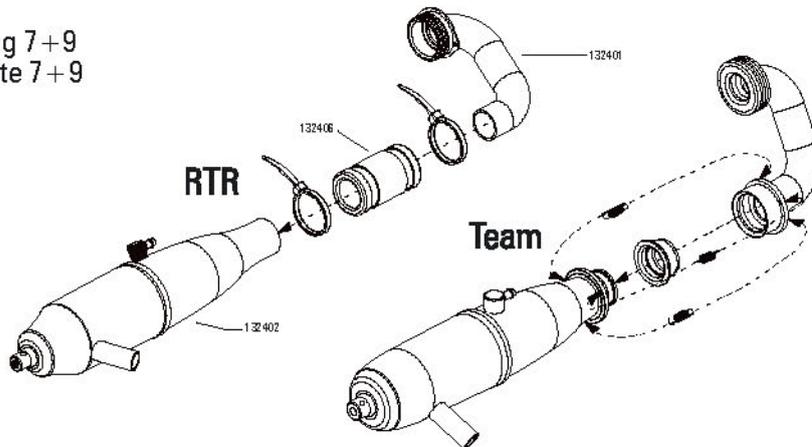
The engine is not included
in the Team Kit Version.

Der Motor ist in der Team Kit
Version nicht enthalten.

48



Bag 7+9
Tüte 7+9



The pipe and manifold may not
be included in the kit.
Das Resorrohr und der Krümmer
müssen nicht im Baukasten
enthalten sein.

49

ASSEMBLY OF THE EXHAUST SYSTEM TO THE CHASSIS PLATE EINBAU DES AUSPUFFSYSTEMS



M3x8mm Countersunk
TP Screw
Senkkopf-
schneidschraube x2



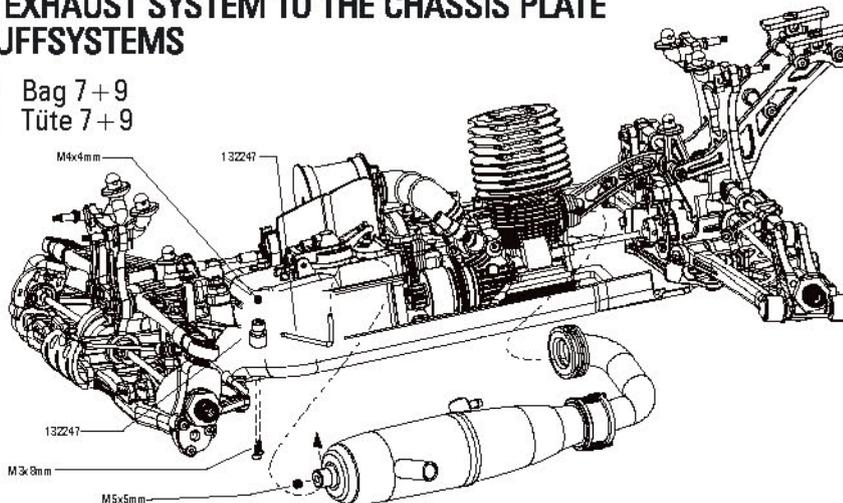
M4x4mm Set Screw
Madenschraube x1



M5x5mm Set Screw
Madenschraube x1



Bag 7+9
Tüte 7+9



S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

50



Bag 8
Tüte 8



3mm Flanged Lock Nut x2
Bundstopfmutter

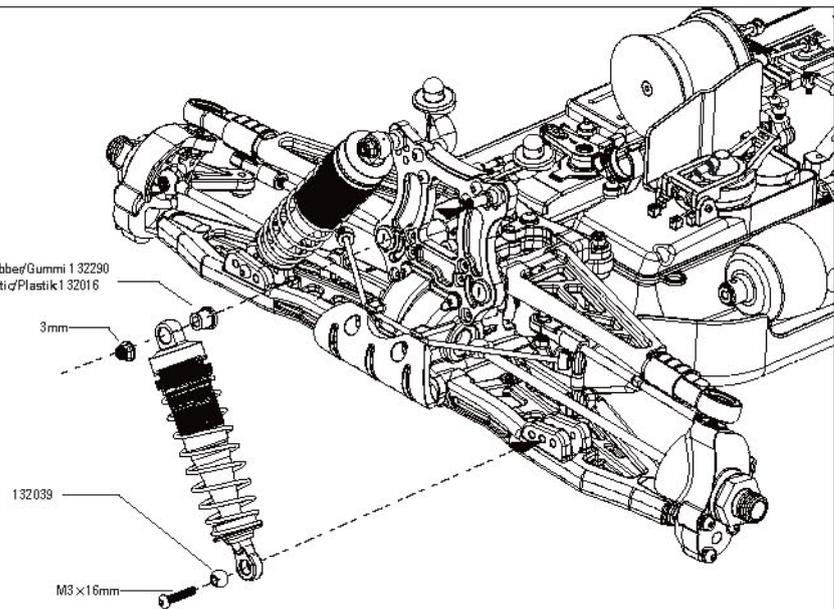


Shock Bushing x2
Dämpferaufnahme



M3x16mm Button Head Screw x2
Linsenkopfschraube

Team: Rubber/Gummi 1 32290
RTR: Plastik/Plastik 1 32016



51



Bag 8
Tüte 8



3mm Flanged Lock Nut x2
Bundstopfmutter

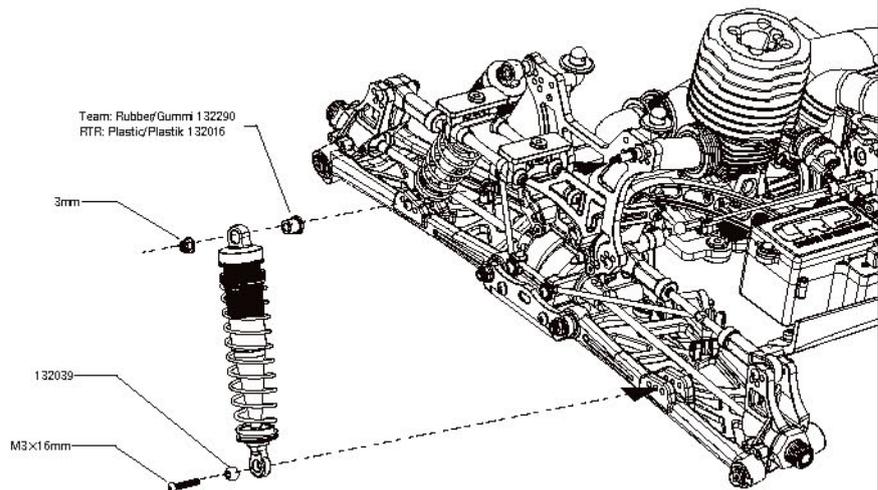


Shock Bushing x2
Dämpferaufnahme



M3x16mm Button Head Screw x2
Linsenkopfschraube

Team: Rubber/Gummi 1 32290
RTR: Plastik/Plastik 1 32016



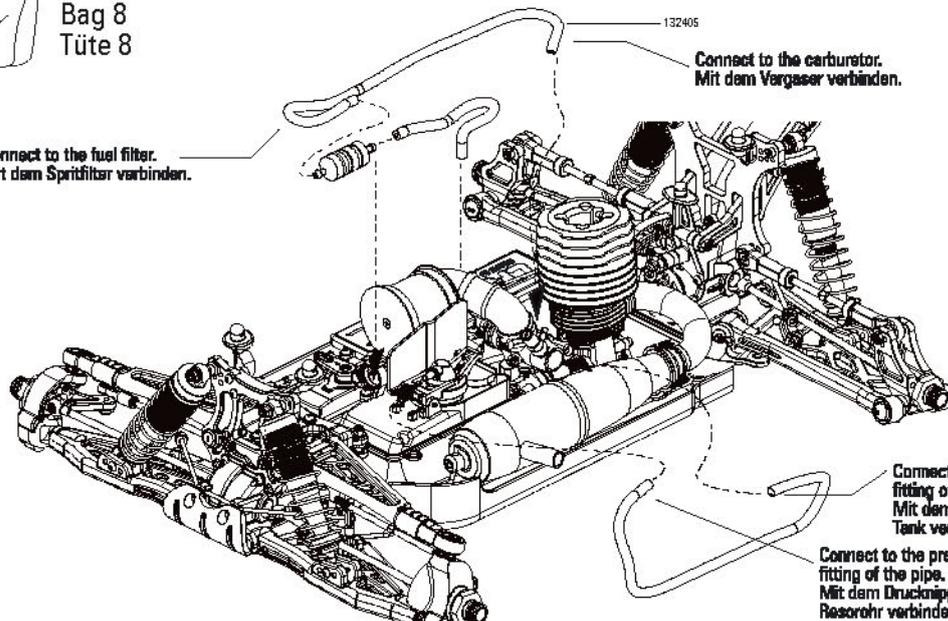
52



Bag 8
Tüte 8

Connect to the fuel filter.
Mit dem Spritfilter verbinden.

132405
Connect to the carburetor.
Mit dem Vergaser verbinden.



Connect to the pressure fitting of the fuel tank.
Mit dem Drucknippel am Tank verbinden.

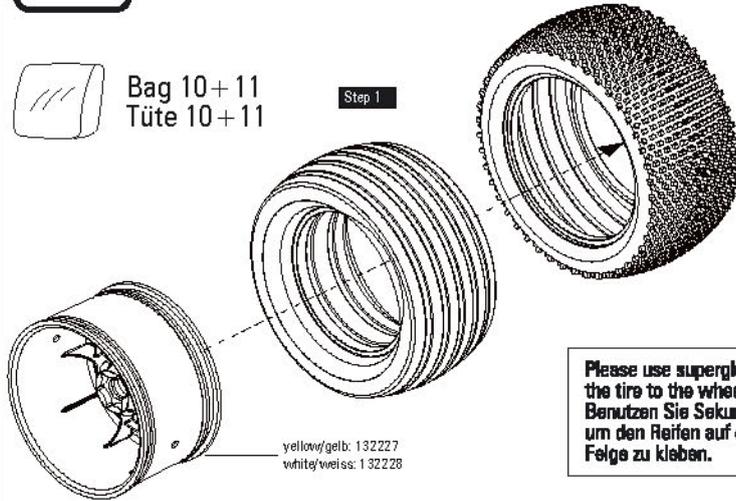
Connect to the pressure fitting of the pipe.
Mit dem Drucknippel am Reservoir verbinden.

S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

53 ASSEMBLY OF THE TIRES AND WHEELS. ZUSAMMENBAU DER REIFEN UND RÄDER

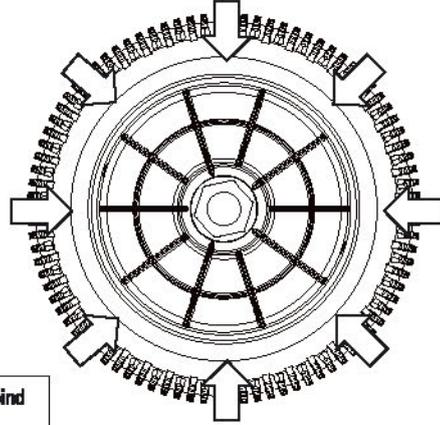
Bag 10+11
Tüte 10+11



yellow/gelb: 132227
white/weiß: 132228

Please use superglue to bind the tire to the wheel.
Benutzen Sie Sekundenkleber um den Reifen auf die Felge zu kleben.

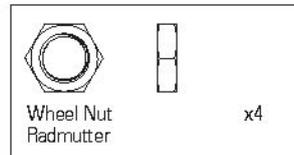
Step 2



No tires included in Team Kit!

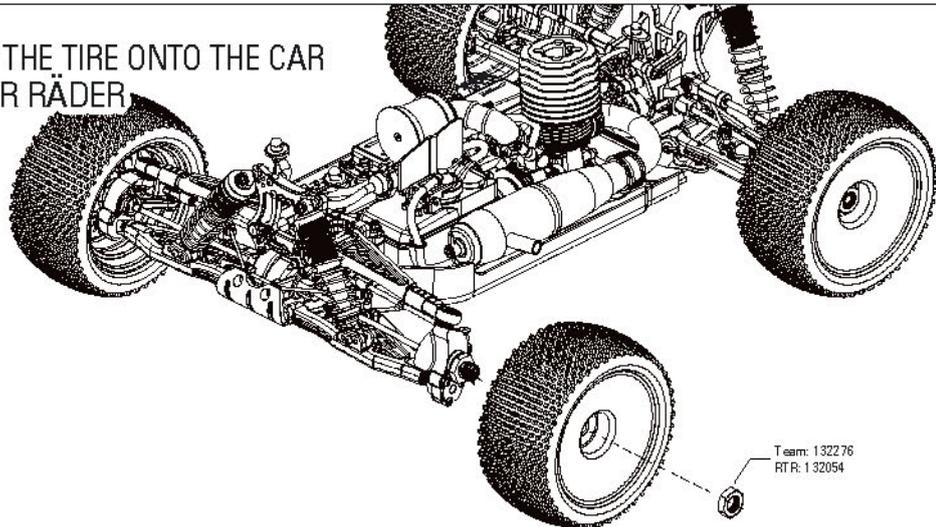
54 ASSEMBLY OF THE TIRE ONTO THE CAR MONTAGE DER RÄDER

Bag 10+11+15
Tüte 10+11+15



Wheel Nut
Radmutter

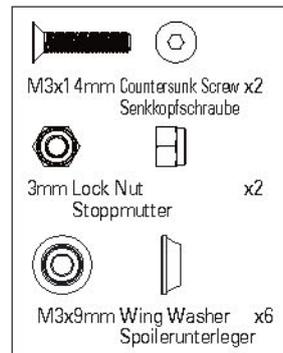
x4



Team: 132276
RTR: 132054

55 ASSEMBLY OF THE WING MONTAGE DES SPOILERS

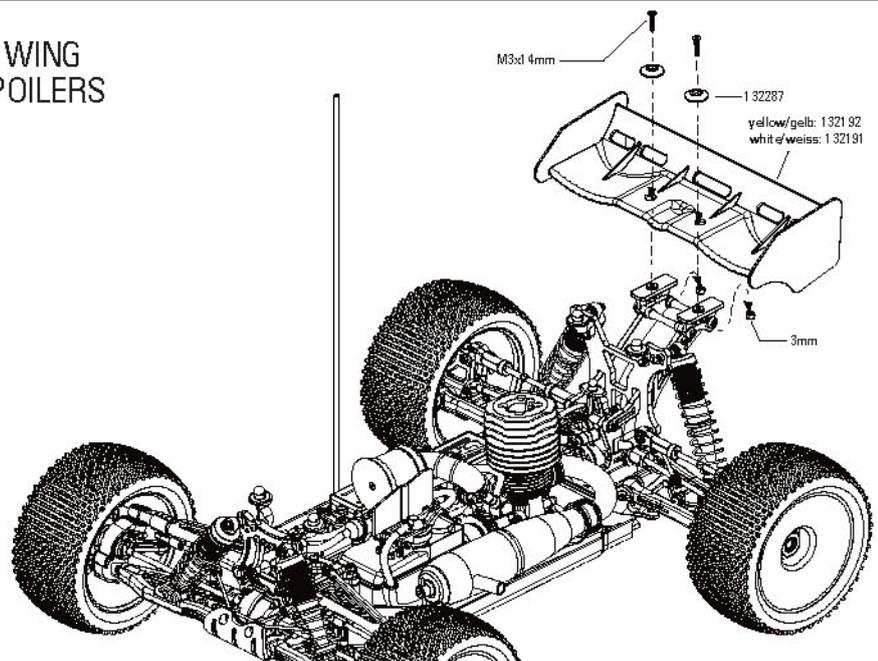
Bag 12+15
Tüte 12+15



M3x14mm Countersunk Screw x2
Senkkopfschraube

3mm Lock Nut
Stopfmutter x2

M3x9mm Wing Washer x6
Spoilerunterleger



M3x14mm

132287

yellow/gelb: 132192
white/weiß: 132191

3mm

S8★TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

56

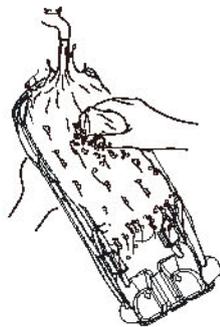
PAINTING OF THE BODY SHELL LACKIEREN DER KAROSSERIE



Bag 13
Tüte 13

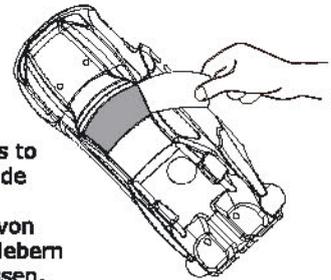
Before painting, use a neutral cleaner to remove any oil residues and dirt.

Reinigen Sie die Karosserie vor dem Lackieren mit Seife oder Spülmittel, um jegliche Rückstände zu entfernen.

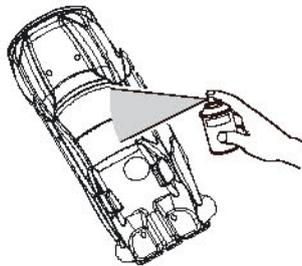


Apply the painting stickers to the windows from the inside to leave them clear.

Bekleben Sie die Fenster von Innen mit den Fensterabklebern um sie durchsichtig zu lassen.

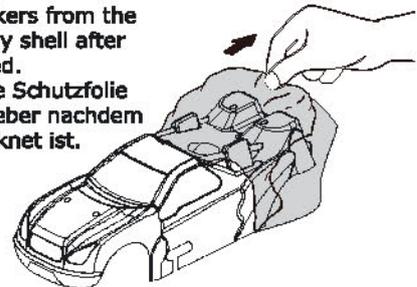


Paint the body shell from the inside using spray appropriate colours.
Lackieren Sie die Karosserie indem Sie von Innen mit geeigneter Farbe besprühen.



After painting, remove the protective film from the outside of the body shell. Also remove the painting stickers from the inside of the body shell after the colour is dried.

Entfernen Sie die Schutzfolie und Fensterabkleber nachdem die Farbe getrocknet ist.

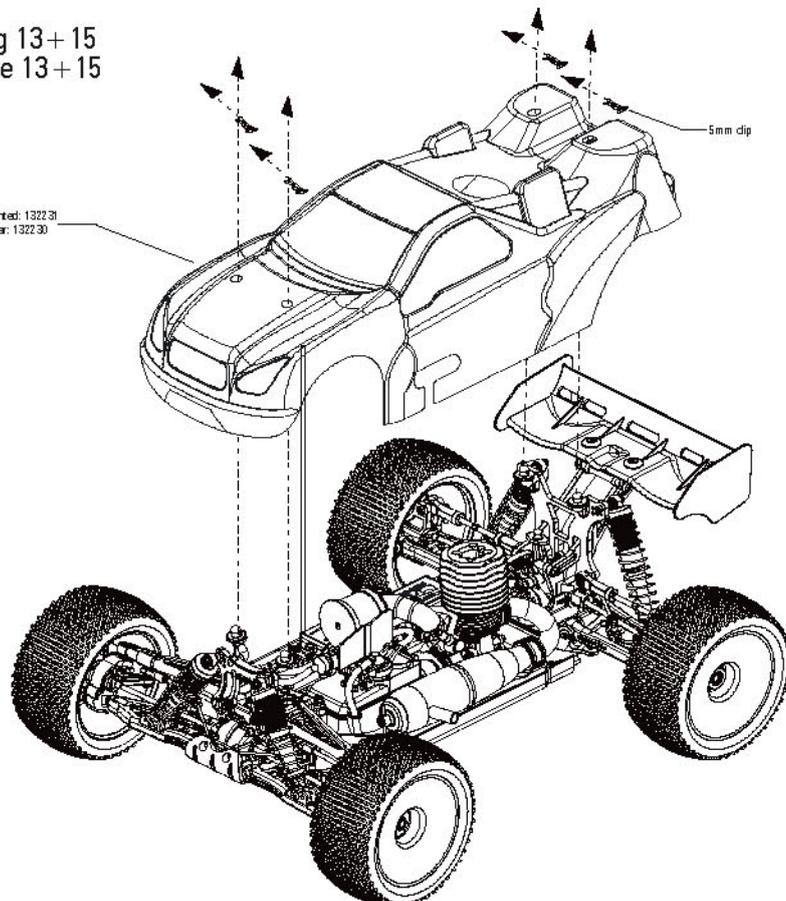


57



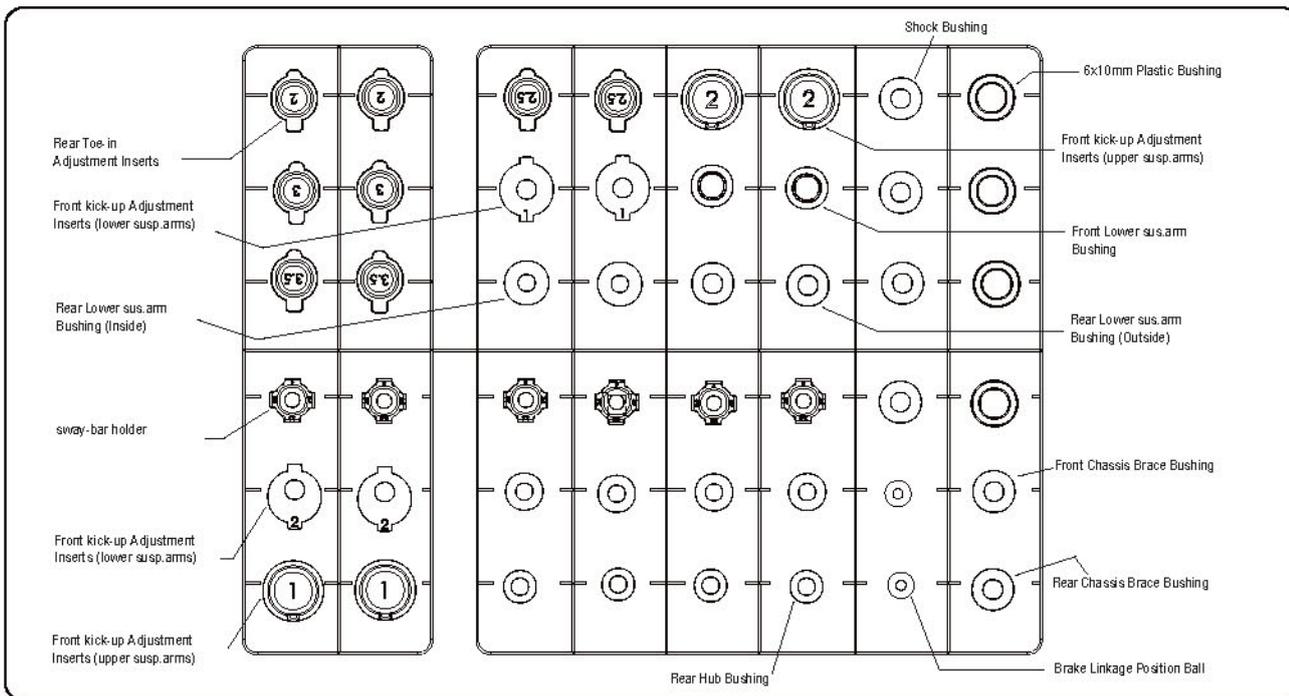
Bag 13+15
Tüte 13+15

paint: 1322 31
clear: 1322 30



S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY



ATTENTION OF EACH DETAIL FOR ASSEMBLY

Center Diff. Outdrive

Set Screw With Thread Locker

Front Lower Sus.Arm/ Insert assembly

Rear Lower Sus.Arm/ Insert assembly

Sway-bar holder adjustment

Use end of the sway-bar mount, according to the thickness of your sway-bar

Verwenden Sie das Ende zur Stabilisator Befestigung, entsprechend zu der Stärke des verwendeten Stabilisators.

Rear Chassis Brace Mount / Brake Adjustment

For set screw at the following.

Madenschraube an der Abflachung einsetzen.

1.20mm

Center diff. Mount / Brake Adjustment

The screw has to protrude 1.2mm.

Die Madenschraube muss 1.2mm herausragen.

S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

Front Suspension

Caster angle

Front Roll Center

Front-in-Board Toe

Front Shocks

Oil: 45
Pistons: 4x1.4
Spring: white
Spacer: _____ mm

Rebound stop

Front Upper Arms

Notes : _____

Castor angle F _____ 2 mm
 R _____ 0 mm
 Front Upper Arms _____ mm
 Rebound stop _____ 0 mm

Rear Suspension

Wing Position

Rear Suspension Brace
Standard 0° toe-in
1.5° toe-in

Rear Shocks

Oil: 35
Pistons: 4x1.4
Spring: white
Spacer: _____ mm

Rebound stop

Rear Upper Arms

Upper arm position

Notes : _____

Rear Upper Arms _____ mm
 Wheelbase adjustment
 F _____ 2 mm
 R _____ 0 mm
 Rebound stop _____ 0 mm
 Upper arm position _____ 3-1

Tyre

Front	Rear
Type : _____	Type : _____
Foam : _____	Foam : _____

Clutch

Clutch shoes : _____

Spring : _____ mm

Clutch bell / Spur gear : 13/58

Diff Oil

Front : # _____ 10.000

Center : # _____ 15.000

Rear : # _____ 7.000

Engine

Type : _____

Gasket : _____ mm

Plug : _____

Muffler : _____

Fuel : _____

Track Conditions

Size : Open Med Tight

Traction : High Med Low

Surface : Smooth Med Bumpy

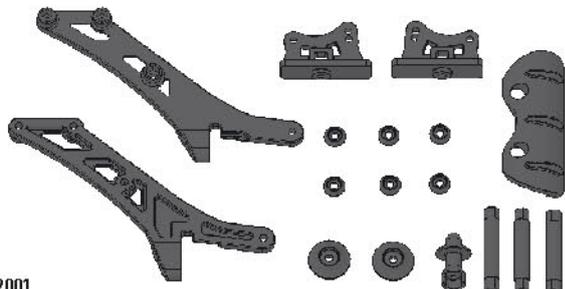
Name : S8 TX TEAM Basic Setup

Date : _____

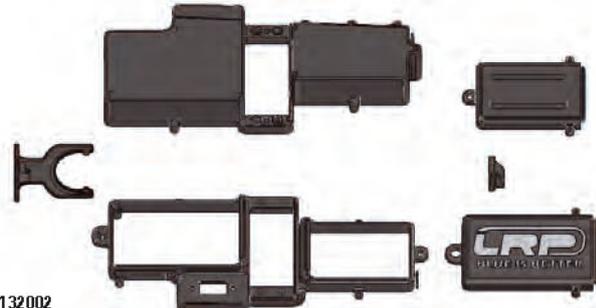
Track : _____

S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY



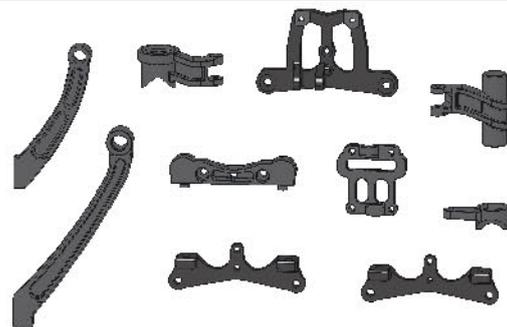
132001
Wing Mount Plastics + Bumper - S8
Spoilerhalter Plastikteile + Rammer - S8



132002
Radio Tray Plastics - S8
Empfänger- + Akkubox Plastikteile - S8



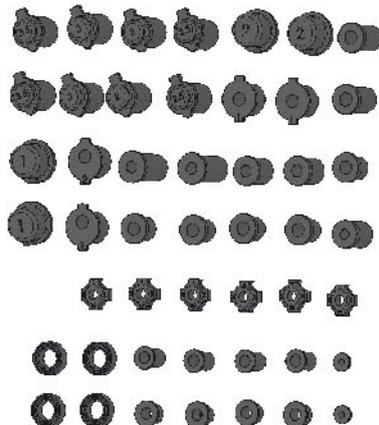
132004
Ball Cup + Linkage-Plastics - S8
Kugelkopf- + Anlenkungs-Plastikteile - S8



132005
Servo-Saver Plastics + front Suspension Arm Holder - S8
Servo-Saver Plastikteile + Schwingenhalter vorne - S8



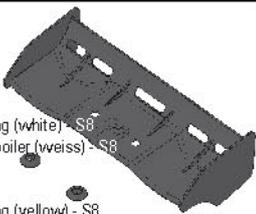
132229
Chassis Side Guard Set - S8 TX
Chassis Steinschlagschutz (Plastik) - S8 TX



132016
Insert- and Bushing Plastics Set - S8
Plastik-Einsätze + -Hülsen Satz - S8



132226
Rear Suspension Arm - S8 TX
Querlenker hinten - S8 TX



132191
High Downforce Wing (white) - S8
'High-Downforce' Spoiler (weiss) - S8
132192
High Downforce Wing (yellow) - S8
'High-Downforce' Spoiler (gelb) - S8



132225
Front Lower Suspension Arms - S8 TX
Vordere Querlenker unten - S8 TX



132003
Rear Hub Carriers - S8
Radträger hinten - S8



132008
Rear Susp. Arm- and Body Shell-Mount Plastics - S8
Schwingen- + Karosseriehalter hinten (Plastik) - S8



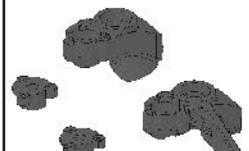
132010
Diff. Case and Brake-Mount Plastics - S8
Diff. Gehäuse-Satz und Plastikteile Bremse - S8



132227
Low-Profile Dish Wheels (yellow) - S8 TX
Low-Profile Dish Felgen (gelb) - S8 TX
132228
Low-Profile Dish Wheels (white) - S8 TX
Low-Profile Dish Felgen (weiss) - S8 TX



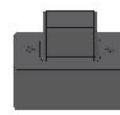
132224
Front Upper Suspension Arms - S8 TX
Vordere Querlenker oben - S8 TX



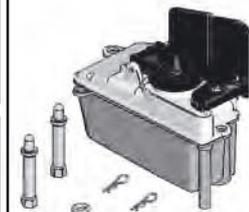
132009
Pivot-Ball Steering Knuckle (2pcs) - S8
Pivot-Ball Lenkhebel (2Stk.) - S8



132013
Gear Box - S8
Getriebegehäuse - S8



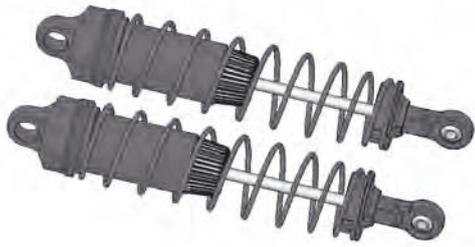
132095
Switch Dust Cover - S8
Schalter Staub Schutz - S8



132232
Fuel Tank incl. Mounts/Splashguard - S8 TX
Kraftstoff-Tank (150ccm) inkl. Halter /Spritzschutz - S8 TX

S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY



132032
Front Shock Set - S8 BX RTR
Dämpfer Satz vorne - S8 BX RTR



132033
Rear Shock Set - S8 BX RTR
Dämpfer Satz hinten - S8 BX RTR



132197
BigBore Shock Set Front (2pcs) - S8 TX
BigBore Dämpfer Satz vorne (2Stk.) - S8 TX



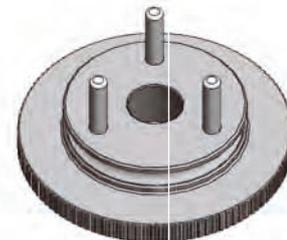
132198
BigBore Shock Set Rear (2pcs) - S8 TX
BigBore Dämpfer Satz hinten (2Stk.) - S8 TX



132199
BigBore Front Shock Body (2pcs) - S8
BigBore Dämpfergehäuse vorne (2Stk.) - S8



132200
BigBore Rear Shock Body (2pcs) - S8
BigBore Dämpfergehäuse hinten (2Stk.) - S8



132409
Fly-Wheel 38mm (silver) - S8 TX RTR
Schwungrad 38mm (silber) - S8 TX RTR

132245
Fly-Wheel 38mm (blue) - S8 TX Team
Schwungrad 38mm (blau) - S8 TX Team



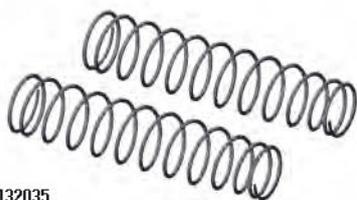
132034
Front Shock Spring - S8 BX RTR
Dämpfer Feder vorne - S8 BX RTR



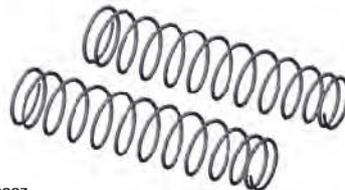
132206
BigBore Front Spring (white) - S8 TX
BigBore Feder vorne (weiss) - S8 TX



132039
Shock End Set (f+r) - S8
Dämpferauge (v+h) - S8



132035
Rear Shock Spring - S8 BX RTR
Dämpfer Feder hinten - S8 BX RTR



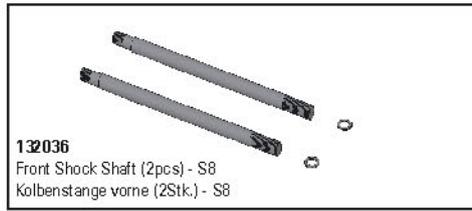
132207
BigBore Rear Spring (white) - S8 TX
BigBore Feder hinten (weiss) - S8 TX



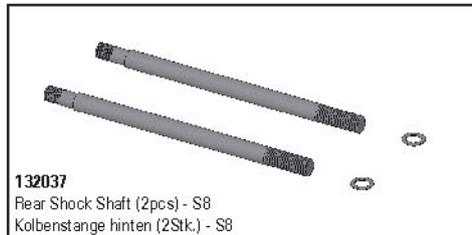
132040
Upper Shock Mounting Set (2pcs) - S8
Dämpferbefestigungs Satz oben (2Stk.) - S8

S8 TX

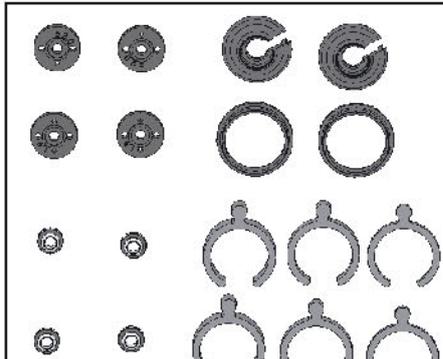
LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY



132036
Front Shock Shaft (2pcs) - S8
Kolbenstange vorne (2Stk.) - S8



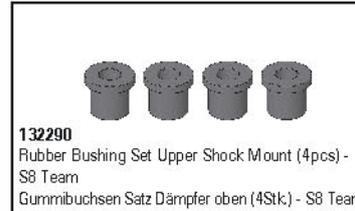
132037
Rear Shock Shaft (2pcs) - S8
Kolbenstange hinten (2Stk.) - S8



132018
Shock Plastics - S8 BX RTR - (fits Big Bove shocks aswell)
Plastikteile Dämpfer - S8 BX RTR - (passend auch für Big Bove Dämpfer)



132306
BigBore Dämpfermembran (4Stk.) - S8
BigBore Shock Bladder (4pcs) - S8



132290
Rubber Bushing Set Upper Shock Mount (4pcs) - S8 Team
Gummibuchsen Satz Dämpfer oben (4Stk.) - S8 Team



132023
BigBore Sealing Set - S8
BigBore Dichtungs-Satz - S8



132293
Shock Boot (4pcs) - S8 BX Team
Dämpferüberzug (4Stk.) - S8 BX Team



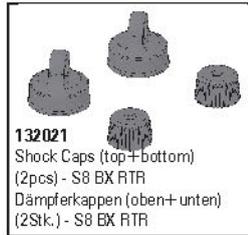
132215
Front Shock Tower - S8 TX RTR
Dämpferbrücke vorne - S8 TX RTR



132023
Fore Aluminium Susp. Arm Hinge Pin Brace Front - S8 RTR
Vorderer Aluminium Schwingenhalter vorne - S8 RTR



132029
Rear Aluminium Susp. Arm Brace - S8 RTR
Hintere Aluminium Schwingenhalter hinten - S8 RTR



132021
Shock Caps (top+bottom) (2pcs) - S8 BX RTR
Dämpferkappen (oben+unten) (2Stk.) - S8 BX RTR



132201
BigBore Shock Caps (4pcs) - S8
BigBore Dämpferkappe (4Stk.) - S8



132238
Front Shock Tower - S8 TX Team
Dämpferbrücke vorne - S8 TX Team



132251
Fore Aluminium Susp. Arm Hinge Pin Brace Front - S8 Team
Vorderer Aluminium Schwingenhalter vorne - S8 Team



132254
Back Aluminium Susp. Arm Brace - S8 Team
Hintere Aluminium Schwingenhalter hinten - S8 Team



132214
Rear Shock Tower - S8 TX Team
Dämpferbrücke hinten - S8 TX Team



132216
Rear Shock Tower - S8 TX RTR
Dämpferbrücke hinten - S8 TX RTR



132202
BigBore Spring Tension Ring (4pcs) - S8
BigBore Federfändel Schraube (4Stk.) - S8



132249
Plastic Part Set - S8 TX
Plastikteile-Satz - S8TX



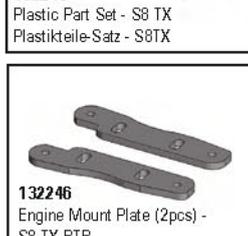
132028
Aluminium Steering Slider - S8 RTR
Aluminium Lenkungsplatte - S8 RTR



132353
Machined Aluminium Steering Slider (68mm) - S8 Team
132257
Machined Aluminium Steering Slider (68mm) - S8 Team
Aluminium Lenkungsplatte gefräst (68mm) - S8 Team



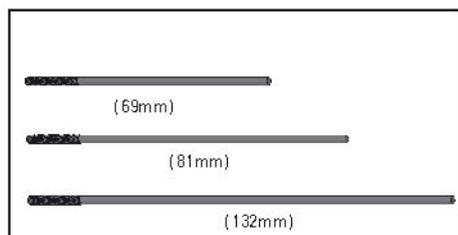
132024
Aluminium Steering-Servo Mounting - S8 RTR
Aluminium Lenkungs servo-Einfassung - S8 RTR



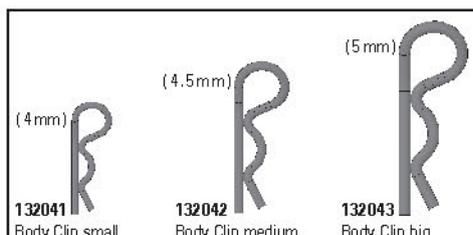
132246
Engine Mount Plate (2pcs) - S8 TX RTR
Motor Halteplatte (2Stk) - S8 TX RTR



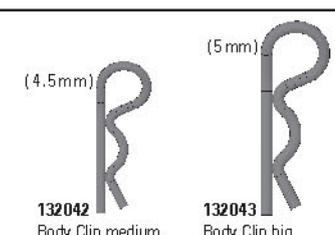
132258
Aluminium Steering Top-Plate - S8 Team
Aluminium Lenkposten-Verstrebung - S8 Team



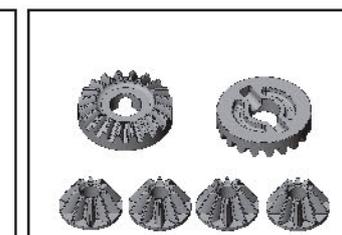
132241
Throttle-/Brake-Linkage (rods only) - S8 TX
Gas-/Brems-Gestänge (nur Gestänge) - S8 TX



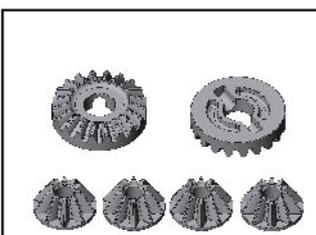
132041
Body Clip small (4mm) - S8
Karosserie-Splint klein (4mm) - S8



132042
Body Clip medium (4mm) - S8
Karosserie-Splint mittel (4mm) - S8



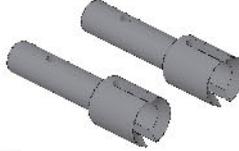
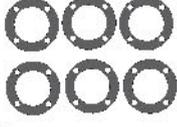
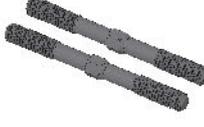
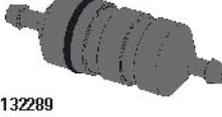
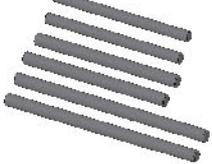
132043
Body Clip big (5mm) - S8
Karosserie-Splint groß (5mm) - S8



132057
Differential Gear Set (6pcs) - S8
Differential Zahnrad-Satz (6Stk.) - S8

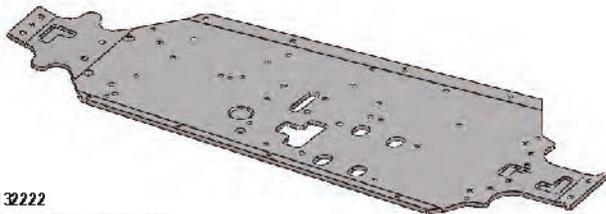
S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

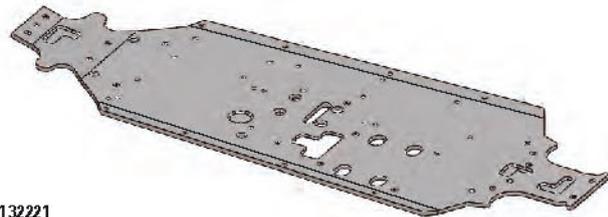
 <p>132027 Brake Disc (2pcs) - S8 RTR Brems Scheibe (2Stk.) - S8 RTR</p>	 <p>132256 Machined Brake Disc (2pcs) - S8 Team Brems Scheibe gefräst (2Stk.) - S8 Team</p>	 <p>132067 Rear Hub Carrier Axle (2pcs) - S8 RTR Radträger Knochen-Aufnahme hinten (2Stk.) - S8 RTR</p>	 <p>132244 Nut Engine/Chassis-Brace (7pcs) - S8 TX Team Mutter Motor/Chassis-Verstrebung (7Stk.) - S8 TX Team</p>	
 <p>132243 Steel Main Gear 58T - S8 TX RTR Stahl Hauptzahnrad 58Z. - S8 TX RTR</p>	 <p>132242 Machined Steel Main Gear 58T - S8 TX Team Stahl Hauptzahnrad gefräst 58Z. - S8 TX Team</p>	 <p>132059 Differential Crown Gear 38T - S8 Differential Zahnrad 38Z. - S8</p>	 <p>132302 Rear Upper Turnbuckle (2pcs) - S8 TX Spurstange Hinterachse Oben (2Stk.) - S8 TX</p>	 <p>132048 Front Upper Turnbuckle Set - S8 RTR Spurstangen Satz vorne oben - S8 RTR</p>
 <p>132054 Radmitnehmer Sechskant (2Stk.) - S8 RTR Hex Wheel Adapter (2pcs) - S8 RTR</p>	 <p>132061 Servo Saver Spring Bolt and Retainer - S8 Servo-Saver Feder und Bolzen - S8</p>	 <p>132094 Differential Case Sealing (6pcs) - S8 Differential Gehäuse Dichtung (6Stk.) - S8</p>	 <p>132060 Diff Pinion Gear 11T - S8 Kegelrad 11Z. - S8</p>	 <p>132593 Covered Wheel Nut, blue (4pcs) Radmutter geschlossen, blau (4Stk.)</p>
 <p>132084 Aluminium Fuel Filter - S8 RTR Aluminium Kraftstofffilter - S8 RTR</p>	 <p>132248 Pipe Mount Set (silver) - S8 TX RTR Resorchr Halterung (silber) - S8 TX RTR</p>	 <p>132304 Turnbuckle Steering Servo (2pcs) - S8 TX Sprurstange Lenkservo (2Stk.) - S8 TX</p>	 <p>132050 Differential Axle-, Pin-Set (4pcs/1 Diff.) - S8 Differential Wellen-, Pin-Satz (4Stk./1 Diff.) - S8</p>	 <p>132063 Servo Saver Post (2pcs) - S8 Servo Saver Pfosten (2Stk.) - S8</p>
 <p>132289 Aluminium Fuel Filter (big size) - S8 Team Aluminium Kraftstofffilter (groß) - S8 Team</p>	 <p>132247 Pipe Mount Set (blue) - S8 TX Team Resorchr Halterung (blau) - S8 TX Team</p>	 <p>132303 Turnbuckle Steering (2pcs) - S8 TX Spurstange Lenkung (2Stk.) - S8 TX</p>	 <p>132051 Fastening Pin Rear Susp. Arm + Front Chassis Brace (3pcs) - S8 Sicherungsbolzen Querlenker hinten + Chassisstrebe vorne (3Stk.) - S8</p>	 <p>132062 Servo Saver Screw (2pcs) - S8 Servo Saver Schraube (2 Stk.) - S8</p>
 <p>132401 1/8 Buggy Manifold - S8 RTR 1/8 Buggy Krümmer - S8 RTR</p>	 <p>132406 Silicon Exhaust Coupling (blue) - S8 RTR Silikon Auspuff Verbinder (blau) - S8 RTR</p>	 <p>132351 Aluminium Rear Hub Carriers (blue) - S8 Aluminium Radträger hinten (blau) - S8</p>	 <p>132220 Engine Mount (blue) - S8 TX Team Motorhalter (blau) - S8 TX Team</p>	 <p>132305 Motorhalter (silver) - S8 TX RTR Engine Mount (silver) - S8 TX RTR</p>
 <p>132049 Gas-/Brems-Gestänge Kleinteile Throttle-/Brake-Linkage Small Parts</p>	 <p>132052 Hinge Pin Set (6pcs) - S8 Achsstifte Satz (6Stk.) - S8</p>	 <p>132300 Front Sway Bar Set (2,0+2,2+2,5mm) - S8 TX Stabilisatoren Satz vorne (2,0+2,2+2,5mm) - S8 TX</p>	 <p>132301 Rear Sway Bar Set (2,0+2,2+2,5mm) - S8 TX Stabilisatoren Satz hinten (2,0+2,2+2,5mm) - S8 TX</p>	

S8 TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY



132222
Chassis Plate - S8 TX RTR
Chassis Platte - S8 TX RTR



132221
Chassis Plate - S8 TX Team
Chassis Platte - S8 TX Team



132208
Rear CVD Drive Shaft (2pcs) - S8 TX
CVD Antriebskardan vorne (2Stk.) - S8 TX



132236
Dogbone Middle Differential (f+r) - S8 TX RTR
Antriebsknochen Mitteldifferential (v+h) - S8 TX RTR



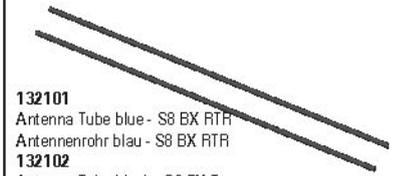
132235
Center CVD Drive Shaft f+r (2pcs) - S8 TX Team
CVD Mittel Antriebskardan v+h (2Stk.) - S8 TX Team



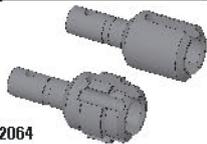
132209
Front CVD Drive Shaft (2pcs) - S8 TX Team
CVD Antriebskardan hinten (2Stk.) - S8 TX Team



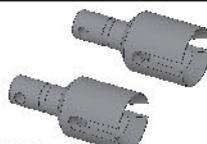
132237
Rear Dogbone (2pcs) - S8 TX RTR
Antriebsknochen hinten (2Stk.) - S8 TX RTR



132101
Antenna Tube blue - S8 BX RTR
Antennenrohr blau - S8 BX RTR
132102
Antenna Tube black - S8 BX Team
Antennenrohr schwarz - S8 BX Team



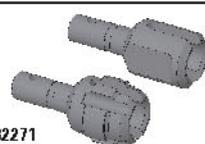
132064
Outdrives Middle Differential - S8 RTR
Differentialausgänge Mittel-Diff. - S8 RTR



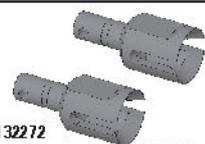
132065
Outdrives front+rear Diff. - S8 RTR
Differentialausgänge v+h Diff. - S8 RTR



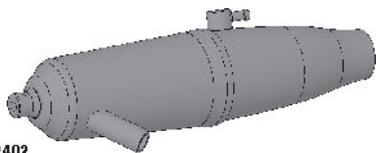
132066
Outdrives Gear Box - S8 RTR
Differentialausgänge Getriebe - S8 RTR



132271
Outdrives Middle Differential (light) - S8 Team
Differentialausgänge Mittel-Diff. (leicht) - S8 Team



132272
Outdrives front+rear Diff. (light) - S8 Team
Differentialausgänge v+h Diff. (leicht) - S8 Team



132402
1/8 Buggy Pipe - S8 RTR
1/8 Buggy Resorohr - S8 RTR



132551
Decal Sheet - S8 TX (2pcs)
Dekorbogen - S8 TX (2 Stk.)

S8★TX

**LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY**

Allgemeiner Gewährleistungs- und Reparaturbestimmungen

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

- Unfallschäden
- Ausfall oder übermäßige Abnutzung einzelner Teile als Folge eines Unfallschadens
- Wasserschäden oder Probleme aufgrund von eingedrungenem Wasser/Feuchtigkeit
- Lackierte Karosserien, sobald diese benutzt worden sind

LRP tauscht keine kompletten Autos, wenn diese bereits benutzt wurden.

Senden Sie nicht das komplette Produkt ein, sondern nur die Teile, für die Sie einen Gewährleistungsanspruch geltend machen wollen. Wird das komplette Produkt eingeschickt behält sich LRP vor, die Arbeitszeit zur Demontage und Montage dem Kunden in Rechnung zu stellen.

Bevor Sie dieses Produkt zur Reparatur einsenden, prüfen Sie bitte zunächst alle anderen Komponenten in ihrem Modell und schauen Sie ggf. in der Fehlerfibel des Produktes (sofern vorhanden) nach, um andere Störquellen und Bedienfehler auszuschließen. Sollte das Produkt bei der Überprüfung durch unsere Serviceabteilung keine Fehlfunktion aufweisen, müssen wir Ihnen hierfür die angefallenen Bearbeitungskosten laut Preisliste berechnen.

Mit der Einsendung des Produktes muss der Kunde mitteilen, ob das Produkt in jedem Fall repariert werden soll. Sollte kein Gewährleistungs- oder Garantieanspruch bestehen, erfolgt die Produktüberprüfung und ggf. Reparatur in jedem Falle kostenpflichtig gemäß unserer Preisliste. Ein Gewährleistungs- oder Garantieanspruch kann nur anerkannt werden, sofern eine Kopie des Kaufbelegs beigefügt ist. Auf Ihre ausdrückliche Anforderung erstellen wir einen kostenpflichtigen Kostenvorschlag. Wenn Sie nach Zusendung des Kostenvorschlags den Auftrag zur Reparatur erteilen, entfallen die Kostenvorschlagskosten. An unseren Kostenvorschlag sind wir zwei Wochen ab Ausstellungsdatum gebunden. Für eine schnelle Abwicklung Ihres Servicefalls legen Sie bitte eine ausführliche Fehlerbeschreibung und ihre Adressdaten der Einsendung bei.

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

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

LRP-Werks-Service:

- Produkt mit Kaufbeleg und Fehlerbeschreibung bruchsticher verpacken.
- Einsenden an: LRP electronic GmbH – Serviceabteilung
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden, Deutschland
Technik + Service Hotline: D: 0900 577 4624 (0900 LRP GMBH) (0,49€/Minute aus dem dt. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
A: 0900 270 31 3 (0,73€/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
eMail: service@lrp.cc Web: www.LRP.cc
- LRP repariert das Produkt.
- Rücksendung an Sie per Nachnahme.

Repair Procedures / Limited Warranty

All products from LRP electronic GmbH (hereinafter called "LRP") are manufactured according to the highest quality standards. LRP guarantees this product to be free from defects in materials or workmanship for 90 days (non-european countris only) from the original date of purchase verified by sales receipt. This limited warranty doesn't cover defects, which are a result of misuse, improper maintenance, outside interference or mechanical damage. This applies among other things on:

- Crash damage
- Component failure or premature wear as a result of crash damage
- Water damage or problems resulting from water/moisture intake
- Painted bodies, after they have been used

LRP does not do a warranty change of the whole product, once the product has been used.

Do not send in the whole product. Only send in the defective parts, on which you want to claim warranty. If the whole product is send in, LRP will charge a service fee for the Disassembly and Assembly of the product at our discretion.

To eliminate all other possibilities or improper handling, first check all other components in your model and the trouble shooting guide, if available, before you send in this product for repair. If products are sent in for repair, which do operate perfectly, we have to charge a service fee according to our pricelist.

With sending in this product, the customer has to advise LRP if the product should be repaired in either case. If there is neither a warranty nor guarantee claim, the inspection of the product and the repairs, if necessary, in either case will be charged with a fee at the customers expense according to our price list. A proof of purchase including date of purchase needs to be included. Otherwise, no warranty can be granted. For quick repair- and return service, add your address and detailed description of the malfunction.

If LRP no longer manufactures a returned defective product and we are unable to service it, we shall provide you with a product that has at least the same value from one of the successor series.

The specifications like weight, size and others should be seen as guide values. Due to ongoing technical improvements, which are done in the interest of the product, LRP does not take any responsibility for the accuracy of these specs.

LRP-Distributor-Service:

- Package your product carefully and include sales receipt and detailed description of malfunction.
- Send parcel to your national LRP distributor.
- Distributor repairs or exchanges the product.
- Shipment back to you usually by COD (cash on delivery), but this is subject to your national LRP distributor's general policy.

S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

MA000143

ORDER NO.:

32802

3.89 PS
33.500 RPM

VTEC

Z.28R SPEC.3
PULLSTART

USER GUIDE

LRP
ELECTRONIC

LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden, Germany
Tel.: int+49-7181-4 098-0, Fax: int+49-7181-4 098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

TECHNICAL DATA

Engine size	.28 (4.59ccm)
Exhaust	Rear
Bore	18.5mm
Stroke	17.0mm
Liner	ABC
Number of ports	8+1 (8x transfer, 1x exhaust-port)
Crankshaft	13.0mm / SG-Shaft
Crankcase	LRP VTEC.28 Heavy Duty, black coloured
Piston	Fully CNC-machined, high-silicium alloy
Connecting Rod	Fork shaped aluminium using double bushings
Glowplug	LRP Standard style R5 (No. 35050) included
Carburetor	VTEC Competition slide carburetor, 9.0mm venturi, improved design
Power Output*	3.89 PS
Max. RPM*	33.500
Weight	450g

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

WARNING NOTES

- Never leave your RC model unattended when the engine is running. If a fault should occur the result could be a fire in the model which could destroy anything else in the vicinity.
- All nitro engines produce gases which are very dangerous for your health; one of them is carbonium monoxide which can lead to death! Always use your engine outdoors or in well ventilated areas only.
- Nitro engines and their surroundings get very hot. You can seriously burn yourself when you touch them.
- Never try to stop a running engine with your fingers. Pinch the fuel line or close the top of the carburetor.
- Not suitable for children under 14 years, this engine is not a toy.

FUEL

Never use regular gasoline or airplane fuel. Use fresh 2-stroke model car fuel only! We recommend using our line of LRP high-quality fuels (No. 35710: 25% 1L / No. 35730: 25% 3.5L). For the LRP Z.28R Spec.3 Pullstart engine we recommend a fuel with 25% nitro. A higher nitro content decreases your engine's lifetime. Therefore do never exceed 36% nitro.

AIRFILTER

A good airfilter is very important for the life of your engine. Never run without an airfilter, as quick and permanent damage will result! Don't forget to impregnate the airfilter with a suitable oil before usage. Carefully clean the airfilter at least after every tenth tank. Replace the airfilter every 3 litres (~1 gallon) of usage. We recommend the use of our LRP Hi-Flow 2-stage airfilter (No. 36560) together with our LRP Hi-Flow airfilter oil (No. 36590).

GLOWPLUG

Use only standard style glow-plugs for this engine. We recommend using our line of high-quality LRP Platinum / Iridium glow-plugs (No. 35030 - No. 35060, available as R3 to R6). Check them frequently and never run with worn-out or old glow-plugs since they could damage your engine. They turn dull when your engine was too lean and should be replaced. They should stay bright like chrome. If the glowplugs wear out too fast, an additional 0.1mm shim between burnroom and liner is recommended. Whenever you have trouble with the engine stalling for no reason, replace the glow-plug first!

TIP: Our LRP Team normally uses a LRP Platinum / Iridium R5 (No. 35050) plug for the LRP Z.28R Spec.3 Pullstart engine. Under race conditions, a LRP Platinum / Iridium R6 (No. 35060) plug is used.

Dear Customer,

thank you for your trust in this LRP product. By purchasing a LRP nitro engine, you have chosen a high-performance and highly sophisticated product, which doesn't make any compromise between maximum performance and easy tuneability. We hope you enjoy your new engine.

Please read the following instructions to ensure, that your LRP Z.28R Spec.3 Pullstart engine always works up to your full satisfaction.

Please read and understand these instructions completely before you use this product! With operating this product, you accept the LRP warranty terms.

EXHAUST SYSTEM

Never run without a pipe since this will cause excessive overheating and may damage your engine. A good pipe has a very huge effect on the performance of a 2-stroke engine. For the LRP Z.28R Spec.3 Pullstart, we recommend using our LRP Monstertruck Hi-Performance pipe (No. 36261) for maximum performance.

HEAD CLEARANCE

We recommend a real head clearance between piston and burnroom of about 0.75mm (0.029") or more, when the piston is at Top Dead Center. The real head clearance can be calculated as follows:

Real head clearance = Thickness of head shims + 0.65mm (that's due to the internal construction of the engine and the compression of the head shims, when the cooling head is mounted)

We suggest to start with 0.20mm (0.008") shims underneath the combustion chamber. You may want to adjust the shims depending on nitro-content (see table) or track layout. Large tracks may require an extra 0.10mm (0.004") shim to reach higher topspeed and improved fuel consumption, but this will decrease acceleration slightly.

Nitro content	16%	25%	30%
Real head clearance	0.65 / 0.025"	0.75mm / 0.029"	0.80mm / 0.031"
Head shims	0.00mm / 0.000"	0.10mm / 0.004"	0.15mm / 0.006"

CARBURETOR

The factory settings of the engine are as following and are a good starting point for you, if you are not satisfied with your carburetor settings. Turn in the needles completely (Caution: Do not overtighten them!) and loosen them the required number of turns again:

- Mid range: **3,75 turns**
- Main: **3,75 turns**



Idle screw (No.1):
Adjusts the air flow when carburetor is fully closed. Turn CW for higher idle-speed and CCW for lower idle-speed. Should be open 0.5-1.0mm.

Mid range needle (No.2):
Adjusts the mid/low-speed flow rate of the fuel. Turn CW for leaner and CCW for richer setting.

Main speed needle (No.3):
Adjusts the main flow rate of the fuel (when the throttle is opened significantly). Turn CW for leaner and CCW for richer setting.

RUN-IN

Proper run-in of the engine is a very important step in ensuring that you get the highest performance and lifetime of your engine. Take your time for proper run-in. **Do not use run-in benches, but use your car for run-in.** Use the same fuel as you will be using for the life of the engine. Special run-in fuel is not needed. If your engine doesn't start easily you may try loosen the glow-plug by 1/2-turn to decompress the engine and try again. Don't forget to tighten the glow-plug again once the engine started!

Procedure:

- Start the engine and set the main-needle very rich, i.e. excessive smoke coming from the muffler.
- Let the engine idle for 2mins first to warm it up.
- Now start driving your car, it will be slow and sluggish, but this is an important step.
- Do not allow the engine to rev-up too high, run the engine at half speed on the straightaway.
- The engine should not be too cold and not too hot during run-in, 70-90°C (160-195°F) is perfect.
- Let the engine cool down for 15mins after each tank during the run-in period.
- We recommend doing so for 4 tanks of fuel before you start tuning your engine.

S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

TUNING

It never hurts to have the mixture too rich, but NEVER let the mixture get too lean. Always tune from rich to lean. If in doubt, richen it up first! Never try to tune a cold engine, run 3-5 minutes to get the engine up to running temperature before doing any adjustments!

Basic tuning procedure is as follows:

1. Set the engine's idle speed up slightly higher than normal.
2. Start tuning your engine with the settings too rich.
3. Always tune main-speed needle (top-end) first.
4. Tune mid-range needle next.
5. Reset idle speed screw.

Procedure:

1. Set the idle speed so your engine doesn't stall (slightly higher than normal).
2. Go to the track with the main-needle set too rich, there should be heavy smoke coming from the muffler now.
3. Tune the engine by leaning the main-needle 1/8 turn at a time (turn clockwise).
- Your goal will be that the engine will just reach maximum RPM on the straightaway.
- Open the main-needle again by an 1/8 turn (turn counter-clockwise) when you have reached that point. This should be the perfect setting for the main-needle (temperature of 110-130°C / 230-266°F).
- If the main-needle is set too lean, the engine will overheat and will not accelerate smoothly.
If this happens, immediately stop the engine and richen the main-needle (counterclockwise) 1/4 turn before a new attempt.
4. Adjust the mid-range needle now. Run 3 full laps, stop the car near you and let it idle for 5secs. „Push off“. It should have slightly richened up (idle rpm gets slower), but still accelerate quickly. If it died before the 5secs, check the following:
- If the rpm constantly decreases and finally the engine stops, the mid-range needle is too rich.
- If the idle-speed increases during idle, the mid-range needle is too lean.
5. You may have to re-adjust the idle-speed now. If it idles too high, the clutch may not release completely and you will lose „snap“ off the corners. If it idles too low, it may stall at the start, or at the end of the straightaway when you release the throttle.

Ways to measure the engine temperature:

- Temperature gauge method (recommended): Pull in quickly and immediately take a temperature reading. Place the gauge directly over the engine pointed at the glow plug.
- Spit method: Pull in quickly and immediately put some spit on the engine's head. The spittle should just slowly boil off (2-3secs). It should not dance around as if it were on a hot griddle, nor should it lay there and steam.

AFTER RUN

Use after-run oil to keep everything lubricated after you have finished your day. After-run oil helps for an easy start the next time and protects your internals against rust. Use only „after-run oil“ specially formulated for R/C engines. Do not use silicone shock-oil or similar as they will seriously harm your engine. We recommend to use our LRP After-Run oil (No. 37910), which you should use regularly after using your engine.

Procedure:

First let the tank run completely empty at idle until it runs out of fuel (try re-starting it several times), next put a few drops down the open carburetor and a few drops down the glow plug hole. Spin it over with the Pullstart at least 5 times and you are done.

MAINTENANCE

Treat your engine with care and check it frequently. This engine will rev up to 33.500 RPM and any fault at such high RPM can cause serious damage. All moving parts inside the engine are subject to wear, you must know if a piston/liner/conrod has worn out and if they need to be replaced. If you replace one part, please check if everything else is still in good shape at the same time. If you only change one part and other parts are in bad shape, there's the possibility that there will be a new failure soon!

Some important matters:

- Clean the outside of the engine properly before you open it. Any dust or dirt which gets into the engine could make considerable damage.
- Check the conrod frequently. If you want to replace the conrod, be sure the big end of your crankshaft is still round and at a good size. If not, also replace the crankshaft.
- When you start putting your engine back together, make sure that each part is totally clean before installation and please use some oil (after-run is suited well) to lubricate everything.
- Be careful that each part has its correct direction, especially piston/liner/conrod. Both the lower part of the piston and the lubrication hole in the conrod should be facing to the front (direction to the carburetor).
- Before you install the combustion chamber, please doublecheck that you installed all head shims.
- Use a hex wrench to install the screws. When you start to feel resistance, stop turning the screw. Repeat this for each screw; use the star-technique to tighten all the screws completely. Do not over-tighten them!

TROUBLE SHOOTING GUIDE

PROBLEM	REASON	SOLUTION
Engine does not start	Glow plug defective	- replace glow plug
	Glow plug does not work properly	- check the condition of the glow plug - check the glow plug igniter
	Engine is set too rich (too much fuel, hits back)	- check carburetor settings, repeat tuning procedure - unscrew the glow plug completely and pull the Pullstart 5 times
	Engine is too lean (too little fuel, does not start)	- check carburetor setting, repeat tuning procedure
Engine doesn't suck in the fuel	Engine doesn't suck in the fuel	- check the fuel line for possible damage - check the carburetor setting
	Glow plug defective	- replace glow plug
	Bad fuel	- replace fuel by fresh and correct type of fuel
	Bad carburetor setting	- check the carburetor setting, repeat tuning procedure
	Dirt in fuel line or carburetor	- clean fuel line, clean & check carburetor
	Fuel line damaged	- replace fuel line
Performance decreases after reaching operating temperature or engine stalls from time to time	Loose glow plug or cooling head	- tighten glow plug and/or cooling head
	Air filter old or dirty	- clean or replace air filter
	Engine is set too lean	- check the carburetor setting, repeat tuning procedure
	Glow plug defective or wrong type	- replace the glow plug by a correct type
Engine runs too hot	Engine runs too hot	- run in process is not completed
	Shims under comb. chamber wrong	- check number of shims
	Bad carburetor setting	- open mid-range needle 1/4 turn at a time and re-adjust idle-speed - set idle speed lower
Engine still keeps running at high RPM for a moment when you release the throttle	Bad carburetor setting	- open mid-range needle 1/4 turn at a time and re-adjust idle-speed - set idle speed lower
	Glow plug, wrong type (too hot)	- use glow plug with higher number (e.g. go from 5 to 6)
	Shims under comb. chamber wrong	- check number of shims

REPAIR PROCEDURES / LIMITED WARRANTY

All products from LRP electronic (hereinafter called "LRP") are manufactured according to the highest quality standards. LRP guarantees this product to be free from defects in materials or workmanship for 90 days from the original date of purchase verified by sales receipt. This limited warranty doesn't cover defects, which are a result of normal wear, misuse or improper maintenance. This applies among other things on:

- Engine disassembly by customer
- Any modification of the engine done by the customer
- Rust inside the engine
- Dust or dirt inside the engine
- Damaged engine due to glow plug failure
- Overheating
- Scratches inside the engine caused by dirt or dust
- Water in fuel
- Wrong break-in procedure
- Damaged piston due to piston stop devices
- Damaged cylinder exhaust port due to piston stop devices
- Breakages at high rpm without engine load

To eliminate all other possibilities or improper handling, first check all other components and the trouble shooting guide before you send in this product for repair or warranty. Products sent in for repair, that operate perfect have to be charged with a service fee.

By sending in this product, you assign LRP to repair the product, if it is no warranty case. The original sales receipt including date of purchase needs to be included. Otherwise, no warranty can be granted. For quick repair- and return service, add your address and detailed description of the malfunction.

Our limited warranty liability shall be limited to repairing the unit to our original specifications. In no case shall our liability exceed the original cost of this unit. Because we don't have control over the installation or use of this product, we can't accept any liability for any damages resulting from using this product. By installing or operating this product, the user accepts all resulting liability.

The specifications like weight, size and others should be seen as guide values. Due to ongoing technical improvements, which are done in the interest of the product, LRP does not take any responsibility for the accuracy of these specs.

LRP-Distributor-Service:

- Package your product carefully and include sales receipt and detailed description of malfunction.
- Send parcel to your national LRP distributor.
- Distributor repairs or exchanges the product.
- Shipment back to you usually by COD (cash on delivery), but this is subject to your national LRP distributor's general policy.

S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

MA000142

BEST. NR.:

32802

3,89 PS
33.500 RPM



**Z.28R SPEC.3
PULLSTART**

GEBRAUCHSANWEISUNG



LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden
Tel.: 07181-4098-0, Fax: 07181-4098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

TECHNISCHE DATEN

Hubraum	28 (4,59ccm)
Auslass	Rear
Bohrung	18,5mm
Hub	17,0mm
Laufbuchse	ABC
Anzahl Kanäle	8+1 (8x transfer, 1x exhaust-port)
Kurbelwelle	13,0mm / SG-Schaft
Kurbelgehäuse	LRP VTEC 28 Heavy Duty, black coloured
Kolben	Fully CNC-machined, high-silicium alloy
Pleuel	Fork shaped aluminium using double bushings
Glühkerze	LRP Standard style R5 (No. 35050) included
Vergaser	VTEC Competition slide carburetor, 9,0mm venturi, improved design
Max. Power*	3,89 PS
Max. U/min*	33.500
Gewicht	450g

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



WARNHINWEISE

- Lassen Sie Ihr Modell mit laufendem Motor keinesfalls unbeaufsichtigt. Im Falle eines Defekts könnte dies ein Feuer am Modell oder in seiner Umgebung verursachen.
- Verbrennungsmotoren produzieren gesundheitschädliche Abgase. Eines davon ist Kohlenmonoxid, welches beim Einatmen zum Tod führen kann! Betreiben Sie Ihren Motor deshalb nur im Freien oder in gut gelüfteten Räumen.
- Verbrennungsmotoren inkl. aller umliegenden Anbauteile werden beim Betrieb sehr heiß. Berührungen können zu schweren Verbrennungen führen.
- Versuchen Sie niemals einen laufenden Motor mit den Fingern zu stoppen. Unterbrechen Sie die Kraftstoffleitung oder halten Sie den Luftfilter zu.
- Nicht für Kinder unter 14 Jahren geeignet, dieser Motor ist kein Spielzeug.

KRAFTSTOFF

Benutzen Sie niemals Benzin von der Tankstelle oder Flugkraftstoff! Verwenden Sie nur frischen Zweitakt Modellauto Kraftstoff. Wir empfehlen einen unserer hochwertigen LRP Kraftstoffe zu verwenden (No. 35710: 25% 1L / No. 35730: 25% 3,5L). Für den LRP Z.28R Spec.3 Pullstart sollten Sie einen Kraftstoff mit einem Nitromethangehalt von 25% verwenden. Kraftstoffe mit höherem Nitromethangehalt verringern die Lebensdauer Ihres Motors. Überschreiten Sie deshalb niemals 36%.

LUFTFILTER

Ein guter Luftfilter ist sehr wichtig für das Leben Ihres Motors. Lassen Sie den Motor niemals ohne Luftfilter laufen, da sofort dauerhafte Schäden entstehen! Vergessen Sie nicht, den Luftfilter vor der Nutzung mit einem geeigneten Öl zu tränken. Reinigen Sie den Luftfilter spätestens nach jedem zehnten Tank. Ersetzen Sie den Luftfilter alle 3 Liter. Wir empfehlen unseren LRP Hi-Flow 2-stage Luftfilter (No. 36560) in Verbindung mit dem LRP Hi-Flow Luftfilteröl (No. 36590).

GLÜHKERZE

Nutzen Sie nur Kerzen in Standard Bauweise für diesen Motor. Wir empfehlen unsere hochwertigen LRP Platinum / Iridium Glühkerzen (No. 35030 - No. 35060, erhältlich als R3 bis R6). Prüfen Sie diese regelmäßig und fahren Sie niemals mit einer abgenutzten oder alten Glühkerze, da diese Ihren Motor beschädigen könnte. Bei zu mager eingestelltem Motor werden die Glühkerzenwendel matt. Spätestens dann müssen sie getauscht werden. Die Glühwendel einer normalen Kerze sollten glänzend wie Chrom bleiben. Bei übermäßigem Verschleiß sollten Sie eine zusätzliche 0,1mm Scheibe unter den Brennräum legen. Wenn auch immer Sie Probleme mit dem Motor haben, daß dieser ohne ersichtlichen Grund ausgeht, sollten Sie als erstes die Glühkerze wechseln!

TIPP: Unser LRP Team verwendet unter normalen Einsatzbedingungen für den LRP Z.28R Spec.3 Pullstart Motor grundsätzlich eine LRP Platinum / Iridium R5 (#35050) Kerze. Unter Rennbedingungen wird eine LRP Platinum / Iridium R6 (#35060) Kerze verwendet.

Sehr geehrter Kunde,

vielen Dank, dass Sie sich für dieses LRP Produkt entschieden haben. Mit dem Kauf dieses Verbrennungsmotors haben Sie sich für ein Hochleistungstriebelement entschieden, welches keine Kompromisse in Sachen Leistung und einfache Einstellbarkeit eingeht. Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit Ihrem neuen Motor.

Bitte lesen Sie die folgenden Informationen um sicherzustellen, dass Ihr LRP Z.28R Spec.3 Pullstart Motor stets zu Ihrer vollsten Zufriedenheit funktioniert.

Bitte lesen und verstehen Sie diese Anleitung vollständig bevor Sie den Motor einbauen. Mit der Inbetriebnahme dieses Produktes erklären Sie sich mit den LRP Gewährleistungs-/Garantiebedingungen einverstanden.

AUSPUFFSYSTEM

Fahren Sie niemals ohne Resonanz-Rohr, da dies zu Überhitzung des Motors führt und den Motor beschädigen kann. Ein gutes Resonanz-Rohr hat einen sehr großen Einfluss auf die Laufescharfen und die Leistung eines Zweitakt Motors. Für den LRP Z.28R Spec.3 Pullstart empfehlen wir unser LRP Monstertruck Hi-Performance Resonanzrohr (No. 36261) für beste Performance.

KOPFABSTAND

Wir empfehlen einen realen Kopfabstand zwischen Pleuel und der Unterkante des Brennraums von etwa 0,75mm (0,029") oder größer, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet. Der reale Kopfabstand errechnet sich wie folgt:

Realer Kopfabstand = Dicke der Kopfdichtungen/Unterlagscheiben + 0,65mm (aufgrund des internen Motoraufbaus und der Kompression der Kopfdichtungen bei Montage des Kühlkopfes)

Beginnen Sie mit 0,20mm (0,008") Unterlagscheiben unter dem Brennraum. Möglicherweise müssen Sie dies verändern, z.B. bei anderem Nitromethan-Gehalt (siehe Tabelle) oder aufgrund des Streckenlayouts. Auf großen Strecken kann es von Vorteil sein, eine weitere 0,10mm (0,004") Scheibe einzubauen, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen und etwas Sprit zu sparen. Allerdings haben Sie hierdurch etwas weniger Beschleunigung.

Nitro Gehalt	16%	25%	30%
Realer Kopfabstand	0,65 / 0,025"	0,75mm / 0,029"	0,80mm / 0,031"
Unterlagscheiben	0,00mm / 0,000"	0,10mm / 0,004"	0,15mm / 0,006"

VERGASER

Die Werkseinstellungen sind ein guter Ausgangspunkt, wenn Sie mit Ihrer Vergasereinstellung nicht zufrieden sind. Drehen Sie die Nadeln vollständig hinein (Vorsicht: überdrehen Sie diese nicht!) und lösen Sie sie anschließend wieder die unten angegebenen Umkehrungen.

- Mittlerer Bereich: **3,75 Umdrehungen**
- Hauptdüsenadel: **3,75 Umdrehungen**



Standgasschraube (#1): Bestimmt die Luftmenge bei geschlossenem Vergaser und dient als mechanischer Anschlag für den Gasschieber. Drehen Sie im Uhrzeigersinn für höhere und gegen den Uhrzeigersinn für niedrigere Leerlaufdrehzahl. Der Vergaser sollte bei Neutralstellung des Gasservos 0,5-1,0mm geöffnet sein.

Nadel für niedrigen Drehzahlbereich (#2): Bestimmt den Kraftstofffluss bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Drehen Sie im Uhrzeigersinn für eine magere und gegen den Uhrzeigersinn für eine fettere Einstellung.

Hauptdüsenadel (#3): Bestimmt grundsätzlich den Kraftstofffluss (wenn der Vergaser weit geöffnet ist). Gleiche Drehrichtung wie bei #2.

EINLAUF-PHASE

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

Ablauf:

- Starten Sie den Motor und stellen Sie die Hauptdüsenadel sehr fett (es muss viel Rauch aus dem Auspuff kommen).
- Lassen Sie den Motor für 2 Min. im Leerlauf laufen, um den Motor zu erwärmen. Ggf. die Leerlaufdrehzahl über die Standgasschraube etwas erhöhen, damit der Motor nicht ausgeht.
- Fahren Sie nun den Tank Ihres Autos leer. Das Auto wird wegen der fetten Vergasereinstellung langsam und träge sein. Dies ist normal und wichtig.
- Lassen Sie den Motor nicht zu hoch drehen, fahren Sie nur Halbgas auf der Geraden.
- Der Motor sollte nicht zu kalt oder zu heiß während der Einlaufphase sein. 70-90°C (160-195°F) sind perfekt.
- Lassen Sie den Motor nach jedem Tank für 15 Min. abkühlen.
- Wir empfehlen dies 4 Tankfüllungen durchzuführen, bevor Sie weitere Einstellungen vornehmen.

S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

EINSTELLEN

Eine zu fette Einstellung schadet Ihrem Motor nicht. Achten Sie allerdings darauf, dass Sie NIEMALS eine zu magere Einstellung verwenden. Beginnen Sie daher immer mit einer fetten Einstellung und stellen Sie den Motor dann magerer. Versuchen Sie niemals einen kalten Motor einzustellen, fahren Sie mind. 3-5 Minuten bevor Sie jegliche Einstellungen vornehmen!

Der normale Einstellvorgang sieht so aus:

1. Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl etwas höher als normal ein.
2. Beginnen Sie den Motor mit einer zu fetten Einstellung einzustellen.
3. Stellen Sie zuerst die Hauptdüsenadel ein.
4. Stellen Sie danach die Nadel für mittleren Drehzahlbereich ein.
5. Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl wieder richtig ein.

Ablauf:

1. Stellen Sie die Leerlauf Drehzahl so ein, dass der Motor nicht ausgeht (leicht erhöht).
2. Beginnen Sie beim Fahren mit einer zu fetten Hauptdüsenadel-Einstellung (es muss viel Rauch aus dem Auspuff kommen!).
3. Drehen Sie die Hauptdüsenadel im Uhrzeigersinn in kleinen Schritten (1/8 Umdrehung) hin- und her, um den Motor magerer zu stellen.
 - Ihr Ziel ist es, dass der Motor maximale Drehzahl auf der Geraden erreicht.
 - Öffnen Sie die Hauptdüsenadel wieder 1/8 Umdrehung, wenn Sie diesen Punkt erreicht haben. Das sollte die perfekte Einstellung für die Hauptdüsenadel sein (Motortemperatur zwischen 110-130°C).
 - Falls die Hauptdüsenadel zu mager eingestellt ist wird der Motor überhitzen und nicht sauber beschleunigen. **Halten Sie sofort an falls dies geschieht und öffnen Sie die Hauptdüsenadel eine 1/4 Umdrehung.**
4. Stellen Sie nun die Nadel für mittlere Drehzahlen ein. Fahren Sie 3 Runden und halten das Auto in Ihrer Nähe an, 5sec im Leerlauf stehen lassen und voll beschleunigen. Der Motor sollte im Stand etwas anfeuten (Leerlaufdrehzahl verringert sich) aber dennoch schnell beschleunigen. Ist er während der 5 sec ausgegangen prüfen Sie das Folgende:
 - Wenn der Motor immer langsamer dreht und dann ausgeht, ist die Nadel für den mittleren Drehzahlbereich noch zu fett.
 - Stägt die Leerlaufdrehzahl an oder „zwitchert“ der Motor auf einem erhöhten Drehzahlniveau, ist die Nadel für mittlere Drehzahlen zu mager.
5. Es kann sein, dass Sie die Leerlaufdrehzahl neu einstellen müssen. Ist der Leerlauf zu hoch, trennt die Kupplung nicht sauber und Sie verlieren Beschleunigung aus den Kurven. Ist der Leerlauf zu niedrig, kann es sein, dass der Motor am Start oder am Ende der Geraden (beim Gaswegnehmen) ausgeht.

So messen Sie die Motortemperatur:

- Infrarot Thermometer (empfohlen): Messen Sie direkt nach dem Fahren. Halten Sie das Thermometer direkt über den Motor und messen Sie auf die Glühkerzenöffnung.
- Spucke Methode: Bringen Sie direkt nach dem Fahren etwas Spucke auf den Kühkopf. Die Spucke sollte kochen und in 2-3 Sekunden verschwinden sein. Sie sollte weder „herumtanzen“ wie in einer heißen Pfanne, noch sollte Sie einfach nur verdampfen.

NACH DEM FAHREN

Verwenden Sie spezielles After-Run Öl um den Motor nach dem Fahren zu pflegen. After-Run Öl hilft beim nächsten Start und schützt den Motor vor Rost. Verwenden Sie nur After-Run Öl, welches speziell für RC Motoren hergestellt wird. Verwenden Sie kein Silikon Öl oder ähnliches, da dieses Ihrem Motor schadet. Wir empfehlen unser LRP After-Run Öl (No. 37910), welches Sie regelmäßig nach dem Fahren anwenden sollten.

Ablauf:

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

WARTUNG

Behandeln Sie Ihren Motor mit Vorsicht und warten Sie ihn regelmäßig. Dieser Motor dreht bis zu 33.500 U/min und jedes Problem kann bei solch hoher Drehzahl schweren Schaden verursachen. Alle bewegten Teile im Inneren des Motors sind Verschleiß ausgesetzt. Sie müssen also darauf achten, ob Kolben, Laufbuchse oder Pleuel abgenutzt sind und ausgetauscht werden müssen. Wenn Sie ein Teil austauschen, überprüfen Sie bitte, ob alle anderen Teile in gutem Zustand sind. Laufbuchse und Kolben müssen immer zusammen gewechselt werden.

Einige wichtige Dinge:

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

FEHLERFIBEL

PROBLEM	GRUND	LÖSUNG
Motor startet nicht	Glühkerze defekt	- ersetzen Sie die Glühkerze
	Glühkerze funktioniert nicht korrekt	- überprüfen Sie den Zustand der Glühkerze - überprüfen Sie den Glühkerzenstecker
	Motoreinstellung ist zu fett (zu viel Kraftstoff abgelesen)	- überprüfen Sie die Vergasereinstellung -wiederholen Sie den Einstellvorgang -lösen Sie die Glühkerze vollständig und ziehen Sie einige Male am Seilzugstarter
	Motoreinstellung ist zu mager (zu wenig Kraftstoff)	-überprüfen Sie die Vergasereinstellung -wiederholen Sie den Einstellvorgang
Motor bekommt keinen Kraftstoff	Motor bekommt keinen Kraftstoff	-überprüfen Sie die Kraftstoffleitung auf Schäden -überprüfen Sie die Vergasereinstellung
	Glühkerze defekt	-ersetzen Sie die Glühkerze
	Schlackter Kraftstoff	-ersetzen Sie den Kraftstoff durch frischen der korrekten Sorte
	Schlechte Vergasereinstellung	-überprüfen Sie die Vergasereinstellung -wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Schmutz in Kraftstoffleitung oder Vergaser	-reinigen Sie die Kraftstoffleitung, reinigen und überprüfen Sie den Vergaser
	Kraftstoffleitung beschädigt	-ersetzen Sie die Kraftstoffleitung
Motor stoppt kurz nachdem der Glühkerzenstecker abgezogen wird	Lackere Glühkerze oder Kühlkörper	-ziehen Sie die Glühkerze oder die Schrauben des Kühkopfes an
	Luftfilter alt und/oder schmutzig	-reinigen oder ersetzen Sie den Luftfilter
	Motoreinstellung ist zu mager	-überprüfen Sie die Vergasereinstellung -wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Betriebsstemperatur erreicht oder geht zu lange Zeit aus	-ersetzen Sie die Glühkerze durch eine des korrekten Typs
	Motor läuft zu heiß	-Einleufvorgang ist nicht vollständig abgeschlossen
	Anzahl der Schrauben unter Brennraum nicht korrekt	-überprüfen Sie die Anzahl an Schrauben
Motor bleibt bei hohen U/min hängen, wenn Sie vom Gas gehen	Falsche Vergasereinstellung	-Stellen Sie die Nadel für mittlere Drehzahlen 1/2 Umdrehung fetter und stellen Sie die Leerlaufdrehzahl neu ein. -Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl niedriger
	Falsche Glühkerze (zu heiß)	-Wechseln Sie eine Glühkerze mit einer höheren Nummer (z. B. wechseln Sie von 5 auf 6)
	Anzahl der Schrauben unter Brennraum nicht korrekt	-überprüfen Sie die Anzahl an Schrauben

ALLGEMEINE GEWÄHRLEISTUNGS- UND REPARATURBESTIMMUNGEN

Produkte der LRP electronic GmbH (nachfolgend „LRP“ genannt) werden nach strengsten Qualitätskriterien gefertigt. Wir gewähren die gesetzliche Gewährleistung auf Produktions- und Materialfehler, die zum Zeitpunkt der Auslieferung des Produkts vorhanden waren. Für gebrauchstypische Verschleißerscheinungen wird nicht gehaftet. Diese Gewährleistung gilt nicht für Mängel, die auf natürliche Abnutzung/Verschleiß, eine unsachgemäße Benutzung oder mangelnde Wartung zurückzuführen sind. Dies liegt unter anderem vor bei:

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

Bevor Sie dieses Produkt zur Gewährleistung oder Reparatur einsenden, prüfen Sie bitte alle anderen verwendeten Komponenten und schauen Sie in der Fehlerfibel nach, um andere Störquellen und Bedienfehler auszuschließen. Sollte das Produkt bei der Überprüfung durch unsere Serviceabteilung keine Fehlfunktion aufweisen, müssen wir Ihnen hierfür eine Bearbeitungsgebühr berechnen.

Mit der Einsendung des Produktes erteilen Sie LRP einen Reparaturauftrag für den Fall, dass kein Gewährleistungsanspruch vorliegt. Ein Gewährleistungsanspruch kann nur anerkannt werden, sofern eine Kopie des Kaufbelegs beigelegt ist. Auf Ihre ausdrückliche Anforderung erstellen wir einen kostenpflichtigen Kostenvoranschlag. Wenn Sie nach Zustimmung des Kostenvoranschlags den Auftrag zur Reparatur erteilen, entfallen die Kostenvoranschlagskosten. An unseren Kostenvoranschlag sind wir zwei Wochen ab Ausstellungsdatum gebunden.

Da wir einen ordnungsgemäßen Gebrauch unserer Produkte nicht überwachen können, übernehmen wir keinerlei Haftung für unmittlere und mittelbare Schäden aller Art, die im Rahmen des Gebrauchs oder auch sonst beim Benutzer und/oder Dritten entstehen. Jeglicher Gebrauch dieses Produktes erfolgt daher auf eigene Gefahr. Die Gewährleistung übersteigt in keinem Fall den Wert dieses Produktes. Durch Inbetriebnahme des Produktes erkennen Sie die obigen Bedingungen an und übernehmen die volle Verantwortung aus dem Gebrauch dieses Produktes.

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

LRP-Werks-Service:

- Produkt mit Kaufbeleg und Fehlerbeschreibung bruch sicher verpacken.
- Einsenden an:
LRP electronic GmbH – Serviceabteilung
Wilhelm-Ensle-Str. 132-134
73630 Remshalden, Deutschland
Fax: int.+49 7181 4098-13
eMail: service@lrp-electronic.de
Web: www.lrp-electronic.de
- LRP repariert das Produkt.
- Rücksendung an Sie per Nachnahme.

S8TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

BEST. NR.:
32802
3.89 PS
33.500 RPM



**Z.28R SPEC.3
PULLSTART**

WICHTIGES ANLEITUNGSUPDATE



LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden
Tel.: 07181-4098-0, Fax: 07181-4098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

BEST. NR.:
32802
3.89 PS
33.500 RPM



**Z.28R SPEC.3
PULLSTART**

IMPORTANT USER GUIDE UPDATE



LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden
Tel.: 07181-4098-0, Fax: 07181-4098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

KOPFABSTAND

Wir empfehlen einen realen Kopfabstand zwischen Pleuel und der Unterkante des Brennraums von etwa 0,75mm (0.029") oder größer, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet. Der reale Kopfabstand errechnet sich wie folgt:

Realer Kopfabstand = Dicke der Kopfdichtungen/Unterlagscheiben + 0,65mm (aufgrund des internen Motoraufbaus und der Kompression der Kopfdichtungen bei Montage des Kühlkopfes)

Beginnen Sie mit 0,20mm (0.008") Unterlagscheiben unter dem Brennraum. Möglicherweise müssen Sie dies verändern, z.B. bei anderem Nitromethan-Gehalt (siehe Tabelle) oder aufgrund des Streckenlayouts. Auf großen Strecken kann es von Vorteil sein, eine weitere 0,10mm (0.004") Scheibe einzubauen, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen und etwas Sprit zu sparen. Allerdings haben Sie hierdurch etwas weniger Beschleunigung.

Nitro Gehalt	16%	25%	30%
Realer Kopfabstand	0.65 / 0.025"	0.75mm / 0.029"	0.80mm / 0.031"
Unterlagscheiben	0.00mm / 0.000"	0.10mm / 0.004"	0.15mm / 0.006"

HEAD CLEARANCE

We recommend a real head clearance between piston and burnroom of about 0.75mm (0.029") or more, when the piston is at Top Dead Center. The real head clearance can be calculated as follows:

Real head clearance = Thickness of head shims + 0.65mm (that's due to the internal construction of the engine and the compression of the head shims, when the cooling head is mounted)

We suggest to start with 0.20mm (0.008") shims underneath the combustion chamber. You may want to adjust the shims depending on nitro-content (see table) or track layout. Large tracks may require an extra 0.10mm (0.004") shim to reach higher top speed and improved fuel consumption, but this will decrease acceleration slightly.

Nitro content	16%	25%	30%
Real head clearance	0.65 / 0.025"	0.75mm / 0.029"	0.80mm / 0.031"
Head shims	0.00mm / 0.000"	0.10mm / 0.004"	0.15mm / 0.006"

BEST. NR.:
32802
3.89 PS
33.500 RPM



**Z.28R SPEC.3
PULLSTART**

WICHTIGES ANLEITUNGSUPDATE



LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden
Tel.: 07181-4098-0, Fax: 07181-4098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

BEST. NR.:
32802
3.89 PS
33.500 RPM



**Z.28R SPEC.3
PULLSTART**

IMPORTANT USER GUIDE UPDATE



LRP electronic GmbH
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden
Tel.: 07181-4098-0, Fax: 07181-4098-30
INFO@LRP-ELECTRONIC.DE WWW.LRP-ELECTRONIC.DE

KOPFABSTAND

Wir empfehlen einen realen Kopfabstand zwischen Pleuel und der Unterkante des Brennraums von etwa 0,75mm (0.029") oder größer, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet. Der reale Kopfabstand errechnet sich wie folgt:

Realer Kopfabstand = Dicke der Kopfdichtungen/Unterlagscheiben + 0,65mm (aufgrund des internen Motoraufbaus und der Kompression der Kopfdichtungen bei Montage des Kühlkopfes)

Beginnen Sie mit 0,20mm (0.008") Unterlagscheiben unter dem Brennraum. Möglicherweise müssen Sie dies verändern, z.B. bei anderem Nitromethan-Gehalt (siehe Tabelle) oder aufgrund des Streckenlayouts. Auf großen Strecken kann es von Vorteil sein, eine weitere 0,10mm (0.004") Scheibe einzubauen, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen und etwas Sprit zu sparen. Allerdings haben Sie hierdurch etwas weniger Beschleunigung.

Nitro Gehalt	16%	25%	30%
Realer Kopfabstand	0.65 / 0.025"	0.75mm / 0.029"	0.80mm / 0.031"
Unterlagscheiben	0.00mm / 0.000"	0.10mm / 0.004"	0.15mm / 0.006"

HEAD CLEARANCE

We recommend a real head clearance between piston and burnroom of about 0.75mm (0.029") or more, when the piston is at Top Dead Center. The real head clearance can be calculated as follows:

Real head clearance = Thickness of head shims + 0.65mm (that's due to the internal construction of the engine and the compression of the head shims, when the cooling head is mounted)

We suggest to start with 0.20mm (0.008") shims underneath the combustion chamber. You may want to adjust the shims depending on nitro-content (see table) or track layout. Large tracks may require an extra 0.10mm (0.004") shim to reach higher top speed and improved fuel consumption, but this will decrease acceleration slightly.

Nitro content	16%	25%	30%
Real head clearance	0.65 / 0.025"	0.75mm / 0.029"	0.80mm / 0.031"
Head shims	0.00mm / 0.000"	0.10mm / 0.004"	0.15mm / 0.006"

S8*TX

LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY

Front Suspension

Caster angle

Front Roll Center

Front-inBoard Toe

Front Shocks

Oil: _____
Pistons: _____
Spring: _____
Spacer: _____ mm

○ 66mm ○ 68mm

Caster angle F _____ mm
Raster angle R _____ mm
Front Upper Arms _____ mm
Rebound stop _____ mm

Notes : _____

Rear Suspension

Wing Position

Rear Suspension Brace
Standard 0° toe-in ○
1.5° toe-in ○

Rear Shocks

Oil: _____
Pistons: _____
Spring: _____
Spacer: _____ mm

○ 2 ○ 2.5 ○ 3 ○ 3.5

Rear Upper Arms _____ mm
Wheelbase adjustment
F _____ mm
R _____ mm
Rebound stop _____ mm
Upper arm position _____ mm

Notes : _____

Tyre

Front Type: _____ Foam: _____
Rear Type: _____ Foam: _____

Clutch

Clutch shoes: _____
Spring: _____ mm
Clutch bell / Spur gear: _____

Diff Oil

Front: # _____
Center: # _____
Rear: # _____

Engine

Type: _____
Gasket: _____ mm Muffler: _____
Plug: _____ Fuel: _____

Track Conditions

Size: ○ Open ○ Med ○ Tight
Traction: ○ High ○ Med ○ Low
Surface: ○ Smooth ○ Med ○ Bumpy

Name: _____
Date: _____
Track: _____



**LRP 1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD
NITRO R/C COMPETITION TRUGGY**

LRP electronic GmbH, Wilhelm-Essle-Str. 132-134, 73630 Remshalden, Deutschland

**Technik + Service Hotline für D:
0900 577 4624 (0900 LRP GMBH)**

(0,49eur/Minute aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen)

**Technik + Service Hotline für A:
0900 270 313**

(0,73eur/Minute aus dem österreichischen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen)

info@LRP.cc www.LRP.cc

