

BEST. NR.:

**32810****4.12 PS  
33.200 RPM****XTEC****ZR.30 SPEC.2  
PULLSTART**

# GEBRAUCHSANWEISUNG



LRP electronic GmbH,  
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden, Deutschland  
info@LRP.cc  
www.LRP.cc

**Technik + Service Hotline:** D: **0900 577 4624** (0900 LRP GMBH) (0.49€/Minute aus dem dt. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)  
A: **0900 270 313** (0.73€/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)

## 1. TECHNISCHE DATEN

Hubraum	.30 (4.92ccm)
Auslass	Heckauslass
Bohrung	19.20mm
Hub	17.00mm
Laufbuchse	ABC
Anzahl Kanäle	5+1 (5x Überströmkanäle, 1x Auslasskanal)
Kurbelwelle	14.0mm / 10.0mm Bohrung / SG-Welle / Triple Turbo scoop
Kurbelgehäuse	Schwarzes LRP XTEC T6 .30 Heavy-Duty Competition
Kolben	Aluminiumlegierung mit hohem Siliziumgehalt. Speziell erleichtert.
Pleuel	Überdimensioniert, seitlich tailliert aus hochfestem Aluminium mit 2 Lagerbuchsen.
Glühkerze	Standard style. LRP Standard R5 (No. 35050) enthalten.
Vergaser	LRP XTEC PowerCarb2 15S-2 mit 9.0mm Venturi. Gefertigt aus leichtgewichtigem Aluminium.
Max. Power*	4.12 PS
Max. U/min*	33.200
Gewicht	430 g

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

## 2. KRAFTSTOFF

Benutzen Sie niemals Benzin von der Tankstelle oder Flugkraftstoff! Verwenden Sie nur frischen Zweitakt Modellauto Kraftstoff. Wir empfehlen einen unserer hochwertigen LRP Energy Power Fuel Kraftstoffe zu verwenden (No. 35710: 25% 1L / No. 35730: 25% 3,5L).

Für den LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart sollten Sie einen Kraftstoff mit einem Nitromethangehalt von 25% verwenden. Überschreiten Sie niemals 36%. Je höher der Nitromethangehalt, desto kürzer die Lebensdauer Ihres Motors aber desto mehr Leistung produziert er.

## 3. 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.

Das Einölen des Luftfilters ist extrem wichtig, da ein nicht eingeölter Luftfilter nahezu keine Filterwirkung hat und den Motor in kürzester Zeit zerstört. Wir empfehlen unseren LRP Highflow 2-Stage Luftfilter (No. 36560) in Verbindung mit dem LRP Hi-Flow Luftfilteröl (No. 36590).

## 4. 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 Brennraum legen. Sofern Sie Probleme haben und der Motor desöfteren ohne ersichtlichen Grund ausgeht, sollten Sie als erstes die Glühkerze wechseln!

**TIPP: Unser LRP Team verwendet für den LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart Motor grundsätzlich eine LRP Platinum / Iridium #5 (No. 35050) Kerze.**

## 5. AUSPUFFSYSTEM

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

Für den LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart empfehlen wir unser hochwertiges LRP Monstertruck Hi-Performance Resorohr Set (No. 36261) für beste Performance.

Sehr geehrter Kunde,

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

Bitte lesen Sie diese Gebrauchsanweisung aufmerksam durch, bevor Sie Ihren LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart das erste Mal einsetzen. Sie enthält wichtige Hinweise für den Einbau, die Sicherheit, den Gebrauch und die Wartung des Motors. Dadurch schützen Sie sich und verhindern Schäden am Motor.

Gehen Sie weiter nach der Gebrauchsanweisung vor, um Ihren LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart Motor richtig kennen zu lernen. Bitte nehmen Sie sich diese Zeit, denn Sie werden viel mehr Freude an Ihrem Motor haben, wenn Sie ihn genau kennen.

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

## 6. KOPFABSTAND

Wir empfehlen einen realen Kopfabstand zwischen Kolben und der Unterkante des Brennraums von etwa 0.70-0.75mm (0.027-0.030") oder größer, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet. Der reale Kopfabstand errechnet sich wie folgt:

**Realer Kopfabstand = Dicke der Kopfdichtungen/Unterlagscheiben + 0,40mm\***

Beginnen Sie mit 0.30mm (0.012") Unterlegscheiben unter dem Brennraum. Möglicherweise müssen Sie dies verändern, z.B. bei höherem Nitromethan-Gehalt (siehe Tabelle) oder aufgrund des Streckenlayouts. Auf großen Strecken kann es von Vorteil sein, eine weitere 0.10mm (0.004") Scheibe einzubauen, um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen und etwas Sprit zu sparen. Allerdings haben Sie hierdurch etwas weniger Beschleunigung.

Nitro Gehalt	16%	20%	25%	36%
Realer Kopfabstand	0.60mm / 0.024"	0.70mm / 0.027"	0.70mm / 0.027"	0.80mm / 0.032"
Unterlagscheiben	0.20mm / 0.008"	0.30mm / 0.012"	0.30mm / 0.012"	0.40mm / 0.016"

**Bitte beachten:** Der Kopfabstand wurde ab Werk bereits optimal eingestellt und muss nicht geändert werden, damit der Motor optimal läuft. Diese Einstellung darf nur von erfahrenen Modellbauern durchgeführt werden.

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

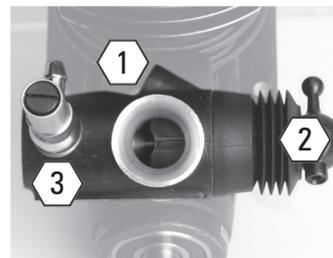
## 7. VERGASER

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 Umdrehungen.

- Mittlerer Bereich: **2,25 Umdrehungen**
- Hauptdüsenadel: **2,75 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 ca. 0.5-1.0mm geöffnet sein.



### Nadel für mittleren Drehzahlbereich (#2):

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

### Hauptdüsenadel (#3):

Bestimmt den Kraftstofffluss bei Vollgas bzw. wenn der Vergaser weit geöffnet ist. Drehen Sie sie im Uhrzeigersinn für eine magerere und gegen den Uhrzeigersinn für eine fettere Einstellung.

## 8. EINLAUF-PHASE

Das richtige Einlaufen lassen Ihres Motors ist ein sehr wichtiger Punkt um sicherzustellen, dass Sie maximale Leistung und Lebensdauer erhalten. Nehmen Sie sich hierfür Zeit und überstürzen Sie nichts. **Verwenden Sie keinen Einlaufstart, 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 ½ 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 und fahren Sie maximal mit Halbgas.
- Der Motor sollte nicht zu kalt, aber auch nicht 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, dass Sie den Motor mind. 5 Tankfüllungen mit dieser fetten Einstellung fahren, bevor Sie weitere Einstellungen vornehmen.

## 9. 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! Ansonsten ist der Motor nicht auf Betriebstemperatur und die Einstellung ist nicht korrekt.

### 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) hinein, 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 (230-265°F).
  - 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 ¼ 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 stehenlassen und voll beschleunigen. Der Motor sollte im Stand etwas anfetten (Leerlaufdrehzahl verringert sich) aber dennoch schnell beschleunigen. Ist er während der 5sec ausgegangen prüfen Sie das Folgende:
  - Wenn der Motor immer langsamer dreht und dann ausgeht, ist die Nadel für den mittleren Drehzahlbereich noch zu fett.
  - Steigt die Leerlaufdrehzahl an oder „zwitschert“ 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 verschwunden sein. Sie sollte weder „herumtanzen wie in einer heißen Bratpfanne“, noch sollte sie einfach nur verdampfen.

## 10. NACH DEM FAHREN

Verwenden Sie spezielles After-Run Öl um den Motor nach dem Fahren zu pflegen. After-Run Öl hilft beim nächsten Start und schützt den Motor vor Rost. Verwenden Sie 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. Drehen Sie anschliessend den Motor einige Male durch, damit sich das Öl im Motor verteilt.

## 11. WARTUNG

Behandeln Sie Ihren Motor mit Vorsicht und warten Sie ihn regelmäßig. Durch die extrem hohen Drehzahlen, die dieser Motor erreicht, kann jedes Problem schweren Schaden verursachen. Alle bewegten Teile im Inneren des Motors sind Verschleiß ausgesetzt. Sie müssen also darauf achten, ob Kolben, Laubbuchse oder Pleuel abgenutzt sind und ausgetauscht werden müssen. Wenn Sie ein Teil austauschen, überprüfen Sie bitte, ob alle anderen Teile in gutem Zustand sind. Laubbuchse 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, Laubbuchse und Pleuel. Siehe hierzu auch die Explosionszeichnung. Das „Schmier-Loch“ des Pleuels muss nach vorne zeigen (in Richtung des Vergasers).
- Bevor Sie den Brennraum einbauen, prüfen Sie genau, dass Sie alle Scheiben eingebaut haben!
- Verwenden Sie einen Inbus Schlüssel um die Schrauben anzuziehen. Schrauben Sie die Schrauben nicht gleich ganz fest, sondern ziehen Sie erst alle Schrauben nur leicht an. Ziehen Sie dann die Schrauben abwechselnd über Kreuz fest an. Seien Sie vorsichtig, dass Sie keine Schrauben überdrehen!

## 12. 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, abgesoffen)	- Überprüfen Sie die Vergasereinstellung und wiederholen Sie den Einstellvorgang - Lösen Sie die Glühkerze vollständig und drehen Sie den Motor einige Male durch.
	Motoreinstellung ist zu mager (zu wenig Kraftstoff)	- Überprüfen Sie die Vergasereinstellung und wiederholen Sie den Einstellvorgang
Motor stoppt kurz nachdem der Glühkerzenstecker abgezogen wird	Motor bekommt keinen Kraftstoff	- Überprüfen Sie die Kraftstoffleitung auf Schäden - Überprüfen Sie die Vergasereinstellung
	Glühkerze defekt	- Ersetzen Sie die Glühkerze
	Schlechter Kraftstoff	- Ersetzen Sie den Kraftstoff durch frischen der korrekten Sorte
	Schlechte Vergasereinstellung	- Überprüfen Sie die Vergasereinstellung und wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Schmutz in Kraftstoffleitung oder Vergaser	- Reinigen Sie die Kraftstoffleitung und reinigen und überprüfen Sie den Vergaser
	Kraftstoffleitung beschädigt	- Ersetzen Sie die Kraftstoffleitung
Leistung wird geringer, wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht oder geht von Zeit zu Zeit aus	Lockere Glühkerze oder Kühkörper	- 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 und wiederholen Sie den Einstellvorgang
	Glühkerze ist defekt oder falscher Typ	- Ersetzen Sie die Glühkerze durch eine des korrekten Typs
	Motor läuft zu heiß	- Einlaufvorgang ist nicht vollständig abgeschlossen
	Anzahl der Scheiben unter Brennraum nicht korrekt	- Überprüfen Sie die Anzahl an Scheiben
Motor bleibt bei hohen U/min hängen, wenn Sie vom Gas gehen	Falsche Vergasereinstellung	- Stellen Sie die Nadel für mittlere Drehzahlen ¼ Umdrehung fetter und stellen Sie die Leerlaufdrehzahl neu ein - Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl niedriger
	Falsche Glühkerze (zu heiß)	- Verwenden Sie eine Glühkerze mit einer höheren Nummer (z. B. wechseln Sie von 5 auf 6)
	Anzahl der Scheiben unter Brennraum nicht korrekt	- Überprüfen Sie die Anzahl an Scheiben

## 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 Produktes 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:

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

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 Kostenvoranschlag. Wenn Sie nach Zusendung des Kostenvoranschlags den Auftrag zur Reparatur erteilen, entfallen die Kostenvoranschlagskosten. An unseren Kostenvoranschlag 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.

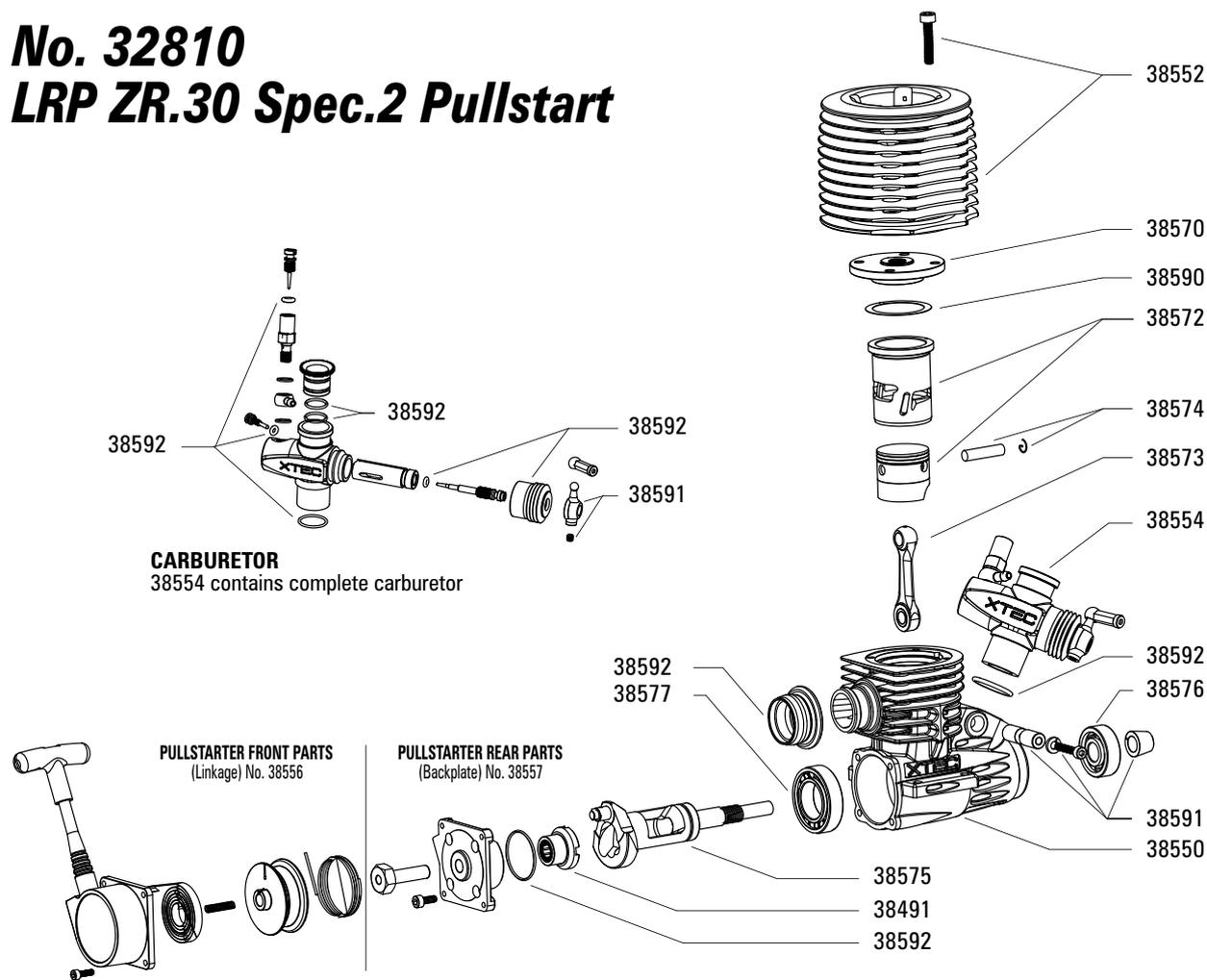
Die von LRP angegebenen Werte über Gewicht, Größe oder Sonstiges sind als Richtwert zu verstehen. LRP übernimmt keine formelle Verpflichtung für derartige spezifische Angaben, da sich durch technische Veränderungen, die im Interesse des Produktes vorgenommen werden, andere Werte ergeben können.

### LRP-Werks-Service:

- Produkt mit Kaufbeleg und Fehlerbeschreibung bruchssicher 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 270 313** (0,73€/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
- eMail: [service@lrp-electronic.de](mailto:service@lrp-electronic.de)
- Web: [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc)
- LRP repariert das Produkt.
- Rücksendung an Sie per Nachnahme.

**1. EXPLOSIONSZEICHNUNG / EXPLOSION DRAWING**

**No. 32810**  
**LRP ZR.30 Spec.2 Pullstart**



**2. ERSATZTEILE / SPARE PARTS**

BEST. NR. ORDER NO.	Artikelbezeichnung spare part description	BEST. NR. ORDER NO.	Artikelbezeichnung spare part description
38550	ZR.30 Spec.2 - Crankcase	38574	ZR.30 Spec.2 - Wrist Pin & Clips
38552	ZR.30 Spec.2 - Cylinder Head incl. Screws	38575	ZR.30 Spec.2 - Crankshaft
38554	ZR.30 Spec.2 - 9mm Slide Carburetor	38576	ZR.30 Spec.2 - Ball Bearing Front (7x19x6mm)
38556	ZR.30 Spec.2 - Pullstarter Front Parts (Linkage)	38577	ZR.30 Spec.2 - Ball Bearing Rear (14x25.4x6mm)
38557	ZR.30 Spec.2 - Pullstarter Rear Parts (Backplate)	38590	ZR.30 Spec.2 - Headshims (4 pcs.)
38570	ZR.30 Spec.2 - Burn Room	38591	ZR.30 Spec.2 - Various Parts Bag
38572	ZR.30 Spec.2 - 5+1 Port Piston & Sleeve Set	38592	ZR.30 Spec.2 - O-Ring Set
38573	ZR.30 Spec.2 - Conrod	38491	ZR 30 Spec.2 - Pullstart One-Way Bearing

**3. TUNINGTEILE / OPTION PARTS**

BEST. NR. ORDER NO.	Artikelbezeichnung spare part description	BEST. NR. ORDER NO.	Artikelbezeichnung spare part description
37505	LRP Competition Clutch Set .30 Off-Road	35030	LRP Platinum / Iridium Glowplug Std. R3 Med/Hot
36560	LRP Highflow 2-stage airfilter	35040	LRP Platinum / Iridium Glowplug Std. R4 Med
36590	LRP Highflow airfilter oil	35050	LRP Platinum / Iridium Glowplug Std. R5 Med/Cold
37910	LRP After-Run oil	35060	LRP Platinum / Iridium Glowplug Std. R6 Cold
79920	LiPo Receiver Battery 2200   7.4V - Straight	36261	LRP Monstertruck Hi-Performance pipe set
79925	LiPo Receiver Battery 2300   7.4V - Hump	65857	HiVolt+ RX-Pack 1400 - Hump
45000	LiPo RX-Regulator 6V/5A	65858	HiVolt+ RX-Pack 1400 - Straight

