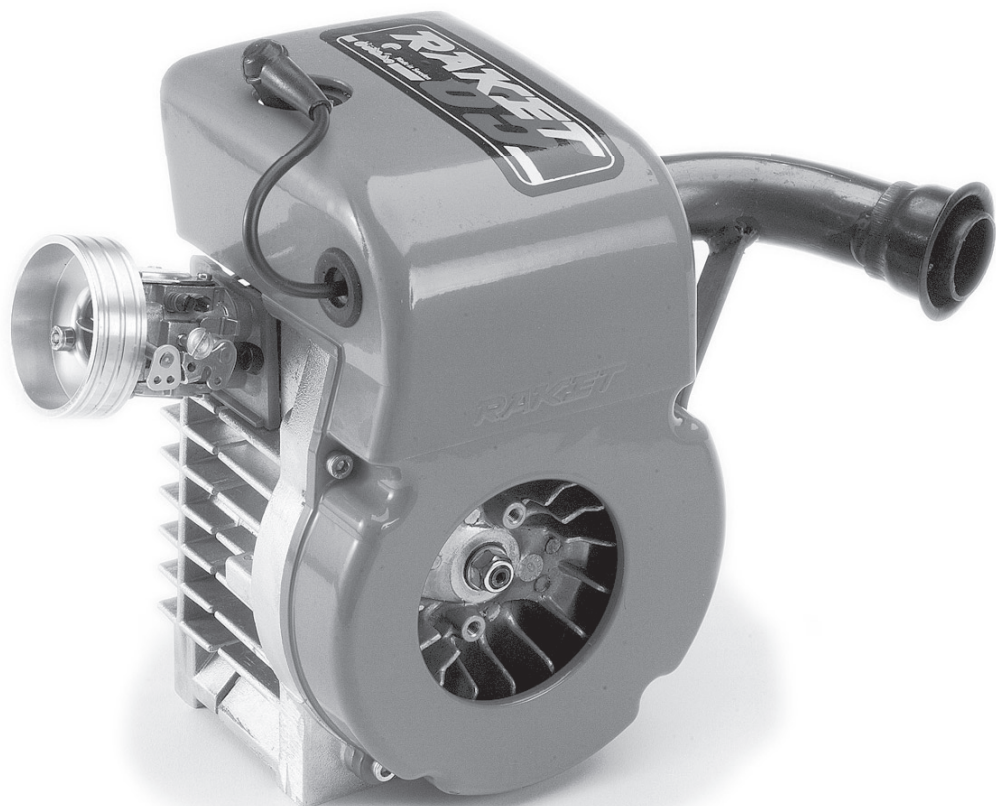


Svenska

RAKET 85

Radne Motor AB



Användar Handbok

Introduktion

Vi på Radne Motor gratulerar dej till din nya kartmotor - Raket 85. Vi har gjort allt vad som står i vår makt för att du skall få en bra motor som skall ge dej många, många trevliga timmar på kartbanan. Nu är det faktiskt upp till dej att se till sköta din motor så att den kommer till sin rätt, därför har vi skrivit denna användarmanual.

Vi rekommenderar dej att läsa hela handboken, även om du är erfaren kartmotormekaniker. Dels kan du lära dej hur du får motorn att fungera på bästa sätt och enligt gällande regler, dels kan du undvika tråkiga och kostsamma bekymmer.

Du kan alltid hitta uppdaterad information på vår hemsida: www.radne.se/raket/

Radne Motor AB

Box 3035
S-136 03 Haninge
Sweden

Tel: 08-556 506 90
Fax: 08-556 506 91
e-mail: info@radne.se
home page: www.radne.se

Rev 2, 2003-02-01

© Radne Motor AB 1998-2003

Radne Motor AB

Radne Motor AB grundades 1967 av Leif Radne för att tillverka och sälja delar för go-kart, 35 år senare är det fortfarande företagets affärsidé, och företaget leds fortfarande av familjen Radne.

Radne Motor är idag en av dom största go-kart motortillverkarna och exporterar Raket motorena till ca 30 länder.

Över åren så har över 25 000 motorer producerats på Radne Motor i Haninge, och motor serien har expanderat från den lilla 60 cc motorn till den kraftfulla Raket 120 cc motorn. Motorena används inte bara till go-kart längre utan Raket är ett mycket välkänt namn i flygkretsar där motorn används för Paraglider och Hanggliding.

Raket engines

Den första Raket motorn introducerades redan 1972. En noggran utveckling genomfördes för att hitta en lösning som var pålitlig, enkel att använda och rolig att köra till ett billigt pris.

Radne Motor hittade en bra lösning som vi började tillverka, från början var detta en lösning som byggde på delar från en motorsåg.

Men under åren så har detta ändrats och delarna som används nu är speciellt tillverkade för att passa Raket motorn. Alla Raket modeller är tillverkade enligt detta koncept och det har gjort Raket till en mycket framgångsrik motor.

Idag består Raket serien av följande modeller:

Raket 60 för dom yngsta förarna. Denna motor har magnapull start, koppling, fläktskyld cylinder. Den är som standard utrustad med katalytisk avgasrening och elektronisk varvtalsbegränsare

Raket 85 är den motor som tillverkats i flest exemplar, den är mycket populär och körs i klasser liknande den svenska Formel-Mini i ett flertal länder runt om i världen.

Raket 120 är den mest kraftfulla motorn, den används till många olika ändamål, som tex go-kart, paraglider, hangglider, svävare mm.

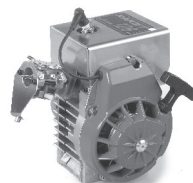
Reservdelar och service går att få hos Radne Motor och dess återförsäljare, kontakta oss för att hitta en återförsäljare nära dig.



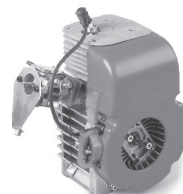
Raket 60



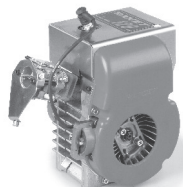
Raket 85 Racing



Raket 120



Raket 120 Aero ES



Raket 120 Racing ES

Din nya Raket 85

Kartmotorn Raket 85 är en svensktillverkad motor som av Svenska Bilsportsförbundet godkänts för klass Mini och Micro.

Kartingreglementet reglerar hur denna motor skall se ut, och principen är att ingen trimning är tillåten. Detta innebär i korthet att "inga som helst förändringar får göras" eller att motorerna måste vara precis så som de beskrivs i den så kallade homologeringshandlingen, se bilaga.

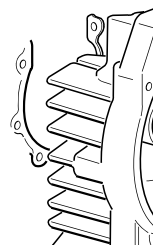
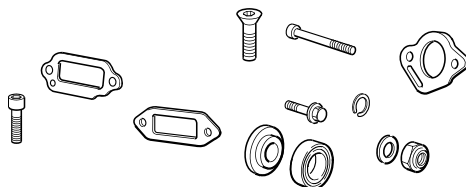
Eftersom homologeringshandlingarna inte är helt fullständig beträffande alla detaljer i motorn, så har det på sina håll förekommit att man tolkat reglementet och homologeringshandlingen mycket olika. Förutsättningen för klass Mini och Micro är emellertid just att man vill få en viss enhetlighet, men också att en viss möjlighet till individuell anpassning skall finnas kvar. Avsikten med denna produktbeskrivning är att undanröja olikheterna i tolkningen av homologeringshandlingen och reglementet.

PRODUKTBEKRIVNING

1. Vevhus

Vevhusen skall ha den form som fotot i homologeringshandlingen utvisar. De mått som är väsentliga är de som gäller för den del av vevhuset som precis omsluter vevaxeln. Här gäller att absolut ingen bearbetning är tillåten. Vevhusen skall vara märkta med Radne på packningsplanet mellan cylinder och vevhus. Tätningssringarna är "fria", dvs. de får bytas mot valfritt fabrikat under förutsättning att typ och dimensioner bibehålls. På svänghjulssidan skall det sitta 15x26x7 med tätningssläpp plus dammtätningssläpp. På drevsidan skall sitta en packbox 17x28x7.

Kullager (de sitter normalt kvar på vevaxeln när denna demonteras från vevhuset) är i original SKF 6203 C3 stålhållare eller 6203 TN 9C3 och de måste sitta på samma ställe som original.

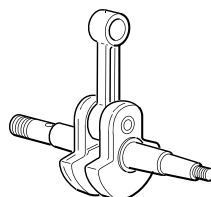


2. Vevaxeln

Vevaxeln får inte bearbetas på något sätt. Det är inte tillåtet att balansera vevaxeln genom att tillsätta eller ta bort material.

Vevstaken får inte heller bearbetas på något sätt.

Nållager i vevstakens ändrar är fria beträffande fabrikat, men typen (nållager i stålorg) måste vara samma som originalet.

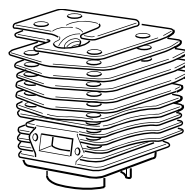


3. Cylindern

Cylindrarna skall vara helt original, ingen som helst bearbetning är tillåten. Gradning av exempelvis kanterna till portarna jämsställs i detta avseende med bearbetning. Cylindern skall vara märkt med Radne i cylindrfoten.

Tändstiftet är fritt till fabrikat men diametern skall vara 14x9,5 i diameter.

Om tändstiftsgången skulle bli skadad är det tillåtet att ersätta den med en gänginsats, exempelvis Heli Coil.



4. Kolv

Endast originalkolv är tillåten, och inga som helst förändringar får ske. Kolven bär alltid namnet på motortillverkaren (Radne), men siffer- och bokstavsbezeichnungar kan variera.



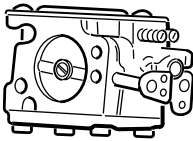
Kolvringarna liksom kolvbulten är fria (se homologeringshandlingarna), likas kolvbultslåsringarna, under förutsättning att de har samma mått som originaldelarna.



Märkningen på kolvtoppen är dels Radne Motor's firmastämpel, dels ett A med en pil som utvisar på vilken sida avgasporten skall sitta. Alla kolvar är märkta med AB vilken passar i alla cylindrar.

5. Standarddetaljer

Packningar, skruvar och muttrar räknas som standarddetaljer och är fria.



6. Förgasare

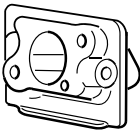
Förgasaren skall vara original. Tillotson serie HS. Inga som helst förändringar får göras inuti förgasaren. Dess venturi (=förgasarens trängsta del) skall vara diameter 17,7 mm, och dess anslutning till förgasarflänsen skall vara diameter 20,5 mm.

Utvändigt på förgasaren får man göra följande förändringar:

- man får göra sådana förändringar att man kan fästa ett gasre glage, under förutsättning att detta inte inverkar på förgasarens funktion
- man får ändra inkopplingsnippeln till förgasaren

7. Strypbricka

Mellan förgasaren och isolerflänsen i klass Micro skall det vara en strypbricka med 12 mm hål plus en distansbricka med 20 mm hål (se homologeringshandling).



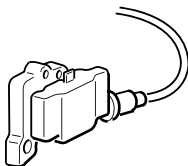
8. Förgasarflänsen

Skall vara märkt med nummer 279 189 och får under inga omständigheter bearbetas invändigt. OBS! Gradning är bearbetning.



9. Flätkåpa

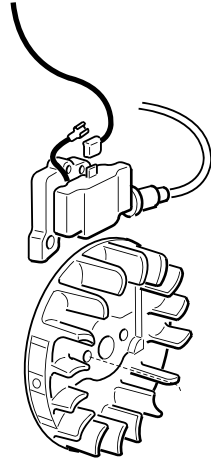
Flätkåpa är standard för Raket 85. Den får inte bearbetas på annat sätt än att man filar till den så att den passar väl till vevhuset och att man tar upp ett hål för en eventuell dekompressionsventil. Inloppsöppningen för kylflödet skall vara diameter 80 mm.



10. Tändsystem med svänghjul

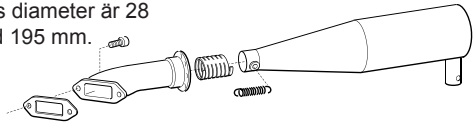
Tändsystemet är ett transistortändsystem, speciellt utvecklat för Raket 85. Det får inte bytas mot annat tändsystem. Det är inte heller tillåtet att flytta originaltändsystemet till annan plats än där det sitter som original.

Svånghjulet skall vara Raket 85 original och märkt med Radne, men det förekommer flera olika utföranden. Ett utförande är märkt 325616 och det andra 5036136, båda är tillåtna. Fläktvingarnas höjd skall vara 31 mm. Minimivikt är 390 gram. Svånghjulsken är fri. Den får ej bearbetas, men kan tas bort helt.



11. Avgasrör med flexibel slang

Avgasröret skall alltid fästas vid cylindern med de två skruvar som är avsedda härför. Den fläns som skruvas fast vid cylindern får inte ha större area för avgasströmmen än vad cylinderns avgaskanal har, mätt närmast flänsen. Avgasrörets diameter är 28 mm och har maxlängd 230 mm och minimilängd 195 mm. Böjliga slangen är fri till längd och diameter.



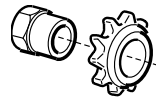
12. Ljuddämpare

Det är tillåtet att ansluta ljuddämparen direkt till avgasröret utan böjlig slang emellan.

I klass Mini skall originaldämpare användas med katalysator, art nr 3012-1. I Micro skall ljuddämpare 3140-1 och distans 3127 användas.

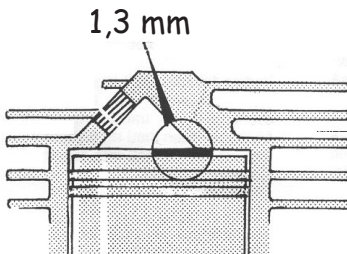
13. Kedjedrev

Fritt till antalet kuggar, med det skall fästas på utgående axel med en separat mutter.



14. Avstånd mellan kolv och topp

I klass Mini och Micro är minsta avståndet mellan kolv och topp 1,3 mm.



Till dig som är nybliven ägare av en Raket 85 motor

Läs igenom denna manual, det tar knappt en kvart, men det kan spara dig många hundra kronor och mycket bekymmer.

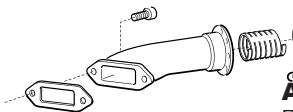
Gratulerar till den nya motorn! Vi hoppas att du skall få ha mycket roligt med den. Kartmotorn Raket 85 är speciellt utvecklad för de två ungdomsklasserna Micro (10-12 år) och Mini (12-15 år). Vill du veta mer om dessa klasser eller om övriga regler och bestämmelser som gäller för kartsporten i Sverige, då skall du kontakta Svenska Bilsportsförbundet, telefon 08-626 33 00, och be att få köpa ett exemplar av Karttingreglementet, ett annat sätt är att du går med i din lokala motorklubb, där kan du få låna ett Karttingreglemente och där du också kan få råd om allt som rör karting. När du läser beskrivningen nedan så finner du siffror som hänvisar till den stora sprängskissen på sista sidan.

Montering av motorn på karten

Du får lov att montera din motor hur du vill i karten och du kommer att finna många olika arrangemang ute på banorna. Vi rekommenderar att du använder vårt rammotorfäste 3004.

Vårt rammotorfäste passar inte alla ramar, det kan vara fel mått mellan dom bakre rören till exempel. Då skall du använda dig av det motorfäste som är original till karten.

När du satt motorn på plats skall du ansluta gasviren till motorn. Detta gör du enklast med att använda original gasvire 3083. Det är nödvändigt att montera en extra returfjäder mellan vire-nippel på förgasaren och det gjutna fästet för wirehöljet som finns på vevhuset, annars är det riska att gasviren kan haka upp sig. Sedan ansluter du bränsleslangen till förgasaren.



Åvgasslang och ljuddämpare

Raket 85 motorn är homologerad med ljuddämpare 3012-1 i Mini eller 3140-1 i Micro, och ingen annan ljuddämpare får användas. Mellan ljuddämparen och avgasröret nr 3132 skall finnas en böjlig avgasslang, nr 3010. Längden av denna slang är viktig, en del av trimningen när man kommer till en ny bana är att prova ut lämplig längd på slangen. Principen är att ju längre slang du har desto starkare blir motorn. I gengäld blir den något varv-villigare om man kortar slangen. Utgå ifrån en standardlängd på det monterade avgassystemet på 660 mm och prova dig fram till rätt längd. Så här skall du mäta det monterade avgasrörets längd: Mät från packningen mellan cylindern och avgasröret längs avgasrörets yttersida (den längsta vägen), längs slangen och till ljuddämparens slut.

Förgasarinställning

Om du har monterat motorn i kartan enligt beskrivningen, så är du nu klar för din första provtur. Du väljer en "normal" utväxling, låt oss säga 11 kuggar på motorn (det är standard) och 80 kuggar på bakhjulet, dvs. utväxling 11:80. Smörj kedjan med speciell kedjespray, och glöm inte bort att montera skydd för kedja och drev.

Nu skall du göra grundinställning av förgasaren:

skruva in båda förgasarskruvarna (märkta H och L) försiktigt helt i botten

skruva därefter högvarvsskruven (H) moturs 0,7-1 varv och lågvarvsskruven (L) 1 varv. Lågvarvsskruven kan justeras mellan $\frac{3}{4}$ och upp till 2,5 varv beroende på bana och förare.

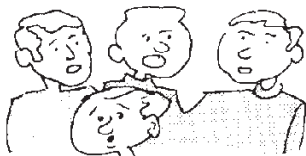
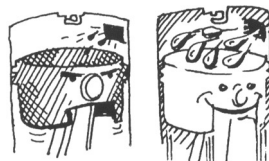
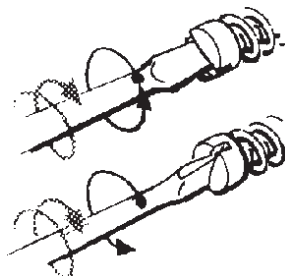
Detta är grundinställningen, vi garanterar att du kan köra med den här inställningen medan du tränar och vänjer dig vid motorn. När det blir dags för kan en annan inställning ge bättre resultat, men du måste prova dig fram! Du kan tjäna några 1/10 sekunder på att försiktigt strypa (vrid medurs) på H-skruven, tills den står öppen bara ca $\frac{1}{2}$ varv. MEN – om du gör detta, så måste du samtidigt öppna på L-skruven rejält, låt oss säga ca 2,5 varv. Den riktiga inställningen finner du genom att observera följande tre saker:

tändstiftets utseende: Är det vitt får motorn för litet bränsle, är det svart får den för mycket, man brukar säga att chokladbrunt är rätta färgen

är H –skruven rätt inställd så skall motorn gå över fyrtakt (bluddra) precis i slutet på rakan

är L-skruven rätt inställd skall motorn komma utan att tveka när man ger gas igen efter att man haft gaspedalen uppsläppt.

Det bästa råd vi kan ge dig, och det är nu du kan tjäna hundralappar, är att du tar råd av någon som har erfarenhet av Raket 85 motorn, innan du själv försöker några extrema förgasarinställningar, ingen motor har hittills tagit skada av för fet bränsleblandning, men många har skurit pga. att bränsleblandningen har varit för mager.



Bränsle

Raket 85 går på blyfri bensin (98 oktan rekommenderas) med 5 % inblandning av tvåtaktsolja. Vi rekommenderar inte användande av så kallade utombordsolja. Motorerna kan också köras på tvåtaktsolja med extrem låg inblandning (1 %) men härvid måste mycket stor noggrannhet iakttagas vid blandningen.



Regnkörning: Vid körning i regn är det absolut nödvändigt att skydda förgasaren från vattensprut. Om motorn suger in för mycket kan allvarliga motorskador uppstå, t ex kolv och cylinderhaverier.

Tändsystemet

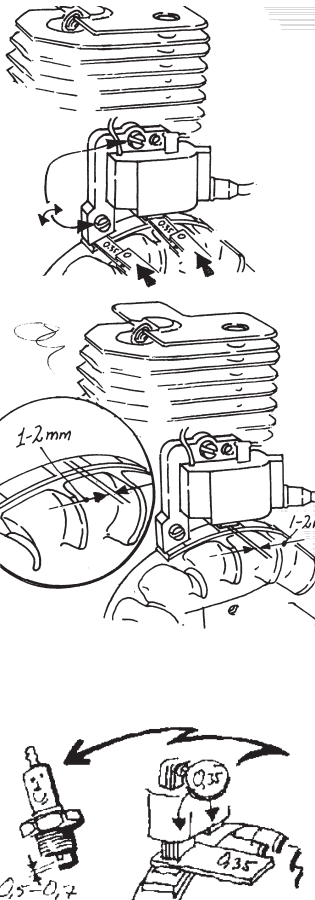
Kartmotorn Raket 85 är utrustad med ett transistortändsystem som är speciellt utvecklat för Raket 85. Det är mycket effektivt, helt underhållsfritt och praktiskt taget outslitligt. Egentligen är det inte mycket man kan göra åt tändsystemet, men här är ändå några tips.

Inställning av Raket 85 tändsystem

Du skall börja med att ställa in polskoavståndet, dvs. avståndet mellan svänghjulet och tändspolen. Detta gör du med ett omagnetiskt bladmått på 0,35 mm som du trycker in mellan svänghjulets magnetpoler och tändspolen. Det är viktigt att du väljer precis det läget där magnetens poler står mitt emot tändspolen, annars så blir det inte rätt! Drag sedan fast skruvarna som håller tändspolen vid vevhuset och så är den inställningen klar.

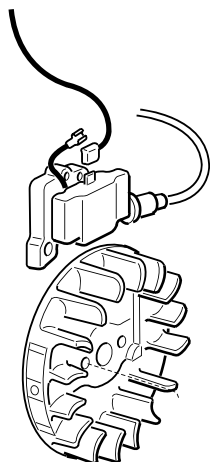
Nu skall vi kolla tändpunkten. Sätt en indikatorlocka i tändstiftshålet. Vrid svänghjulet tills du finner kolvens högsta läge, den så kallade övre död punkten (ÖD). Nollställ indikatorlockan eller notera värdet för ÖD. Vrid sedan svänghjulet medurs, det är mot den normala rotationsriktningen, och titta på indikatorlockan. Den ska röra sig normalt ett varv per millimeter. Du skall vrida svänghjulet så långt medurs att kolven har rört sig nedåt från 2,5 till 2,7 mm från ÖD. I detta läge skall tändsystemet ge en gnista. Eftersom det inte finns några brytarkontakter att titta på, måste vi avgöra om vi befinner oss i tändpunkten eller inte. För den skull skall du titta på den bild som visar precis det läge som svänghjulet skall ha i förhållande till tändspolen. I de allra flesta fall stämmer tändpunkten, och motors effekt varierar inte märkbart för ändringar av tändpunkten inom intervallet 2,5 till 2,7 mm före ÖD.

Men vad ska man göra i de fall då tändpunkten inte stämmer? Innan vi förklarar det så vill vi varna för att experimentera med en tändpunkt som är större (högre) än 3,0 mm. Så tidig tändning (som man också säger) kan leda till överhettning och kolv/cylinderhaverier. Om tändpunkten skulle vara fel så måste du



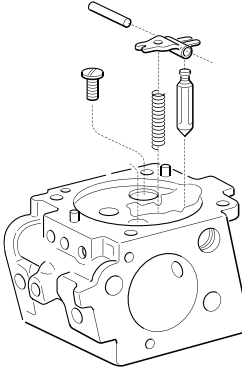
dra loss svänghjulet med svänghjulsavdragaren. Sedan får du demontera svänghjulsken som sitter i ett spår i vevaxeln och därvid får rätt tändpunkt. Du kommer att behöva öva dig flera gånger innan det blir rätt! OBS! Kilen behövs inte för att hålla fast svänghjulet, den finns bara där för att underlätta monteringen av svänghjulet.

Verkar det krångligt? Ingen fara, för det är mycket ovanligt att tändpunkten inte stämmer för ett transistorändsystem; det är just finessen med ett brytarlöst tändsystem att det normalt inte fodrar någon inställning.



Service tips för din RAKET 85

Allmänt



Skulle det vara så att du inte tycker att det går bra, eller att du blir ifrånsatt både på rakan och i böjarna, så betyder det inte att din motor är kass. Det kan betyda att den behöver en mycket enkel och grundläggande injustering av till exempel förgasare eller tändsystem. Naturligtvis kan kolv och kolvringar vara utslitna, tättningsringarna kan läcka och något lager på vevaxeln kan vara slut – men ännu vanligare är just skillnaden mellan motorn när den går som bäst och när den verkar trött, den finner man just i antingen förgasaren eller tändsystemet. Därför skall du få några tips om hur man kollar och ställer in förgasaren och tändsystemet.

Förgasaren

Förgasaren som används på Raket 85 motorn är en membran förgasare med inbyggd pump, tillverkad av Tillotson i Irland, typbeteckning HS.

Om vi följer bensinens väg genom förgasaren, så skall vi snabbt förklara förgasarens funktion. Förgasaren har två lock, det ena av plåt, det andra är gjutet. Under det gjutna locket ligger ett membran av gummi och en packning. På vardera sidan finns det en liten kammare. Den ena av dessa står via en kanal i förbindelse med motorns vevhus. När vevhustrycket ändrar sig kommer pumpmembranet i förgasaren röra på sig. På andra sidan membranet finns bränslet i den andra kammaren. När membranet rör sig pumpas bränslet in och ut ur kammaren. Två små läppventiler som är utstansade i samma gummibit ser till att man suger från tanken och att bränslet pumpas vidare mot förgasarens inloppsventil. Pumpen skall ge ett tryck på ca 0,5 kp/cm². Det är enkelt att kolla om pumpen fungerar. Tag av tändstiftet så det blir lätt att snurra runt motorn. Se till att alla bränsleslangar är rätt kopplade och att förgasaren sitter riktigt på motorn. Alla packningar skall vara OK, se till att kanalen från vevhuset inte är blockerade eller att det kan läcka luft från förgasarpackningarna. Tryck sen då försiktigt (vi upprepar – FÖRSIKTIGT) ner membranet på förgasaren, vilket är åtkomligt genom det lilla hålet på det stansade locket på förgasaren. Härvid öppnas inloppsventilen. Vrid nu runt motorn och se efter om det kommer bensin från tanken. Skulle det inte komma något bränsle så lossa först slangen vid tanken och blås i slangen. Du skall fortfarande ha förgasarmembranet nedtryckt. Du skall känna att man kan blåsa svagt med luft igenom. Skulle du inte lyckas med detta så plocka av det gjutna locket, för då är det fel. Kolla först den lilla bränslesilen, som i reservdels listan har nr 3043. Den kan vara igensatt. (GOD REGEL: Blanda ditt bränsle själv och sila det noga. Använd alltid rena bensindunkar!) Sedan

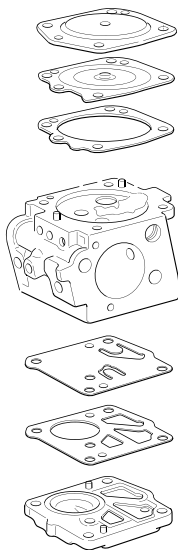
kommer turen till själva membranet det kan vara kass, men det är faktiskt svårt att se för blotta ögat.

Har det därför varit med ett tag så byt det! Man ska alltid byta packning när man byter membran. Du kollar en sista gång att kanalen som kommer från vevhuset inte är igensatt, och sedan skruvar du ihop pumpen igen.

Regel: Membranet skall ligga mot förgasarhuset – annars tätar inte läppventilerna!

Nu skall pumpen fungera, vilket du kollar på sätt som vi tidigare beskrivit. Skulle du trots allt inte få fram bränsle, måste nålventilen sitta fast och då är det bara att fortsätta. Pumpen trycker alltså fram bränslet till nålventilen. Men den kan inte öppna den av eget tryck. Nålventilen hålls stängd med en fjäder som verkar över en hävarm. Mot hävarmen arbetar huvudmembranet, som vi känner igen på den lilla niten i membranet. Översidan av membranet står i förbindelse med förgasarens venturi. När bränslet sugts ut via nålventilerna, minskar bränslemängden under membranet, detta trycker då på hävarmen och upphäver fjäderns kraft. Nu kan inloppsventilen öppna sig och mer bränsle strömma in - kammaren under membranet fylls och membranet rör sig utåt. Då stänger fjädern utloppsventilen, på så sätt hålls det ganska konstant mängd bränsle i beredskap för nålventilerna. Från kammaren kan bränslet ta sig ut via H –respektive L ventilerna till förgasarens venturi. Kanalerna där är så tunna att bränslet normalt inte rinner ut av sig själv utan det måste sugas ut. Kanalernas utformning och placering i venturin avgör förgasarens egenskaper, dem skall vi inte gå in närmare på här.

Låt oss börja med nålventilen. Tag bort det pressade plåtlocket och huvudmembranet med dess packning. Genom att lossa den lilla skruven som nu blir åtkomlig kan nålventilen demonteras. Gör det! Akta så att inte fjädern kommer bort! Kolla nu dels själva nålventilen (nr: 3025) så att dess kägla är helt jämn – byt om du är tveksam. Kolla att sätet i botten för ventilen ser ut att vara jämnt och utan sår. Det händer tyvärr att det uppstår sår i sätet, och då kan ventilen inte bli tät. När du kollat allt och gjort rent, så monterar ihop nålventilen igen med sin hävarm, fjädern får inte vara deformerad (du bör ha ett par och byta med), och hävarmen får inte ha blivit böjd. När du monterar ihop ventilen, så skall den delen av hävarmen som niten på huvudmembranet trycker emot, ligga precis i kant med förgasarens obearbetade plan. Anslut nu en liten luftpump med manometer (art nr: 5054) till bränslenippeln på pumpsidan. Droppa några droppar bränsle ner på inloppsventilen och pumpa upp ett tryck på din pump. Vid ca 1,0 kp/cm² skall därvid inloppsventilen öppna, och den skall därefter släppa igenom luft ner till ett tryck på ca 0,5 kp/cm². Därefter skall ventilen vara helt tät! Om denna test inte skulle stämma, vad gör man då? Vanligaste felet är nog att ventilen inte är tät, och då får man leta efter smuts eller porer eller byta nålventil. OBS! Läckande packn-

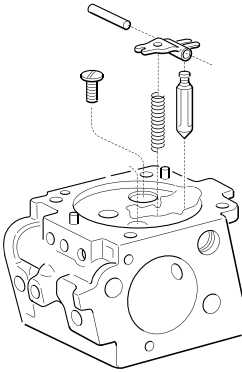


ingar på pumpsidan ger samma symptom! Skulle öppnings- eller tätningstrycken inte stämma får man byta fjäder och hävarmen tills det verkar stämma. OK, nu är nålventilen juste. Vad kan mer vara fel? Huvudmembranet – kanske. Det byts troligen alldeles för många huvudmembran utan anledning. Det är stora krafter som verkar på membranet, så att man ska verkligen kunna känna att det har blivit styvt innan det definitivt är dags att byta. Kolla packningen (som alltså ligger närmast mot förgasarhuset på denna sida av förgasaren).

Förutsatt att du gjort rent förgasaren ordentligt, och att nålventilerna för hög- och lågvarv inte är skadade, så finns det inte så mycket mer som kan bli fel.

Det enda återstående är om motorn är mycket svårstartad och inte alls reagerar på inställningen av L-nålen. Då kan det vara smuts under den så kallade expansionsbrickan som finns under huvudmembranet. Bränslet från L-nålen passerar genom en liten kammare på vägen ut till venturin, och i mycket sällsynta fall kan denna kammare bli igensatt. Då skall man borra ett 2 mm hål mitt i brickan (nr 20) och därefter bända bort den med ett vasst föremål som man sticker ner i hålet. Kolla därefter noga alla kanaler till och från kammaren, och försegla den med en ny expansionsbricka som du försiktigt sätter på plats med ett plant dorn på 8 mm. Nu skall det inte vara mer fel på din förgasare. Normalt dessa membranförgasare otroligt driftssäkra.

I undantagsfall kan man träffa på förgasare som inte ger acceptabelt resultat, och då bör du låna en. Skulle det föreligga stor skillnad så bör du byta - det är praktiskt taget omöjligt att på egen hand ändra på bränslekanaler och liknade i en förgasare.



Underhåll av tändsystemet

Det är som sagt inte mycket man har att göra. Men kolla att tändkabeln är OK, den kan vibrera av i båda ändar. Undvik att få överslag på högspänningssidan genom att ha en frisk tändkabel och en liten klick fett under anslutningen till tändspolen.

Startapparat

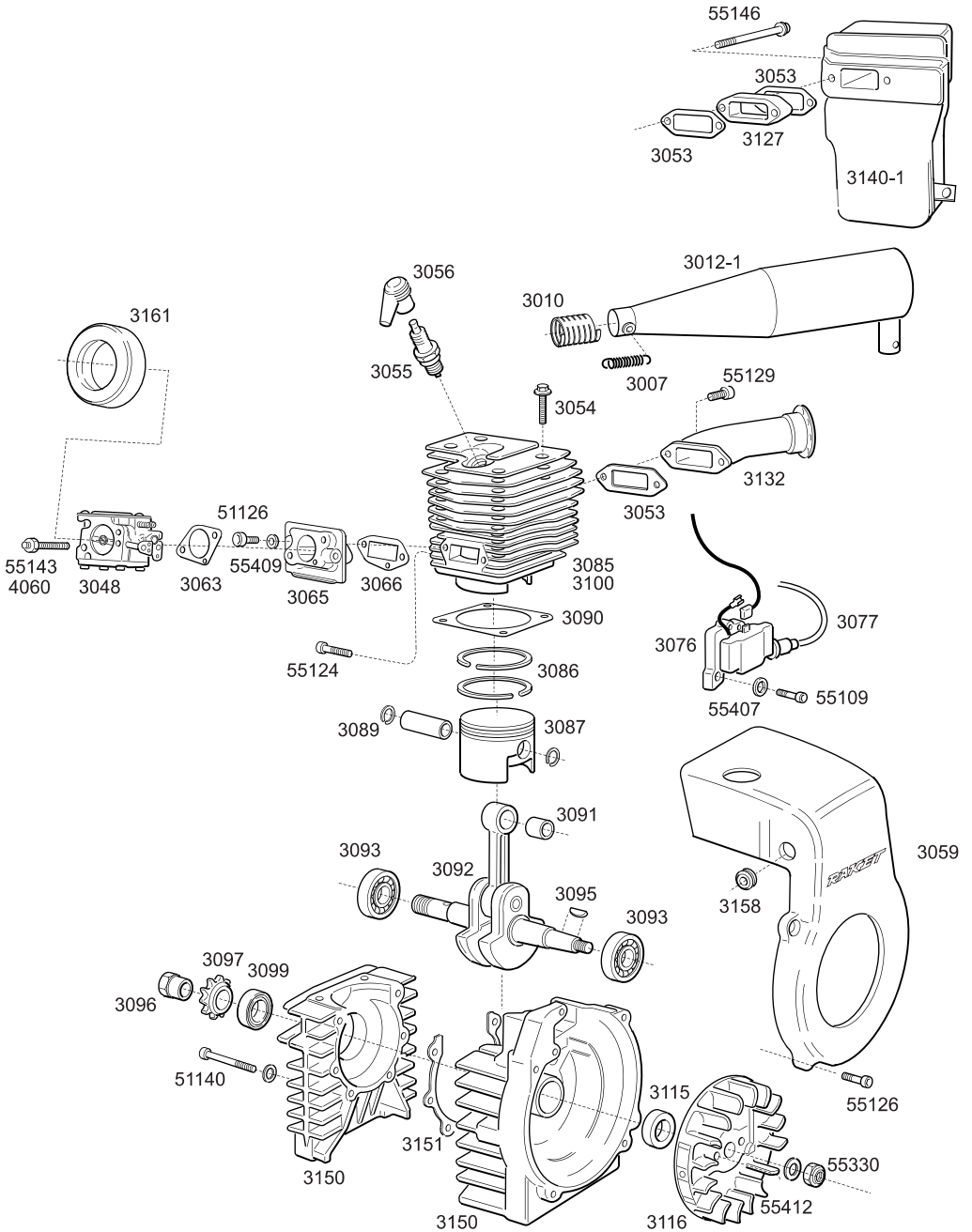
På de motorer utrustade med startapparat kan ibland snöret eller retur fjädern bytas.

Grundregeln vid eventuellt byte, är att retur fjädern aldrig får kunna dras ihop så mycket att den utgör ett stopp för snöret, när snöret är utdraget till max. Ett litet spel skall alltid finnas i fjädern, när snöret är helt utdraget. Fjädern bör också smörjas med tunn olja.

Lycka till med din Raket 85 motor!

Om du följer våra råd så får du säkert mycket roligt med din Raket 85 motor. Du kommer att finna många andra förare i klasserna Micro och Mini som använder samma motor och som du kan byta erfarenheter med. I din motorklubb finns det säkert fler som kör Micro och Mini. Du bör som nybörjare inte dra dig för att fråga de som har erfarenhet om goda råd. Skulle du emellertid inte finna någon som kan svara på dina frågor så är du alltid välkommen att ringa Radne Motor AB på telefon 08-556 506 90, eller någon av våra återförsäljare.

3007	Fjäder 40 mm	3115-1	Packbox tändsida teflon
3010	Avgslang	3116	Svånghjul
3012	Ljuddämpare	3117	Bricka
3012-1	Ljuddämpare Katalysator	3127	Avgasdistans
3048	Förgasare HS-175	3132	Avgasrör
3048-1	Förgasare HS-205	3140	Ljuddämpare
3049	Lufffilter	3140-1	Ljuddämpare katalysator
3053	Avgas packning	3150	Vevhus
3054	Cylinder skruv 5x25	3151	Vevhuspackning
3055	Tändstift	3158	Gummibussning
3056	Tändstiftshatt	3161	Förgasarfläns aluminium
3059	Fläktkäpa	4060	Pinnskruv
3063	Förgasarpackningt	55109	Insexskruv 4x20
3065	Isolerfäns	55124	Insexskruv 5x12
3066	Insugspackning	55126	Insexskruv 5x20
3076	Tändmodul	55129	Insexskruv 5x25
3078	Bricka M 4	55140	Insexskruv 5x45
3077	Tändkabel	55143	Insexskruv 5x55
3085	Cylinder komplett 85 cc	55146	Insexskruv 5x90
3086	Kolvring	55330	Mutter M8x1
3087	Kolv komplett 85 cc	55407	Bricka M4
3089	Låsring	55409	Bricka M5
3090	Cylinderpackning	55412	Bricka M8
3091	Nållager		
3092	Vevaxel		
3093	Ramlager SKF 6203		
3095	Kil		
3096	Drev mutter		
3097	Motordrev 11 K		
3098	Motordrev 10 K		
3099	Packbox drevsida		
3100	Cylinder komplett 100 cc		
3101	Kolvring 100 cc		
3115	Packbox tändsida		



Radne Motor AB, Box 3035, 136 03 Haninge, Sweden

Tel: +46-8-556 506 90, Fax: +46-8-556 506 91

info@radne.se

<http://www.radne.se>