

Manual de Instrucciones

JC 28 EVO

Gracias por utilizar nuestro motor JC28 EVO, que esperamos le proporcione muchas satisfacciones. Para su empleo de forma segura y adecuada, lea este manual cuidadosamente y consérvelo para consultarlo en el futuro.

Advertencias sobre seguridad:

1. Los motores de gasolina no son juguetes! Un uso inadecuado o descuidado puede causar daños severos a usted o a los espectadores.

2. Antes de cada utilización, verifique el montaje del motor, el apriete de la hélice y la estructura del modelo, prestando especial atención a los posibles tornillos y tuercas flojos. Recomendamos encarecidamente el uso de fijatornillos líquido (tipo Loctite) en todos los tornillos y tuercas del modelo.

3. Sitúese SIEMPRE por detrás de la hélice y no permita que haya espectadores frente al motor o a ambos lados mientras arranca o estando el motor en marcha. Toda persona situada cerca del motor debe protegerse los ojos con gafas adecuadas, y debe tener cuidado con la ropa suelta, por si se enreda en la hélice girando.

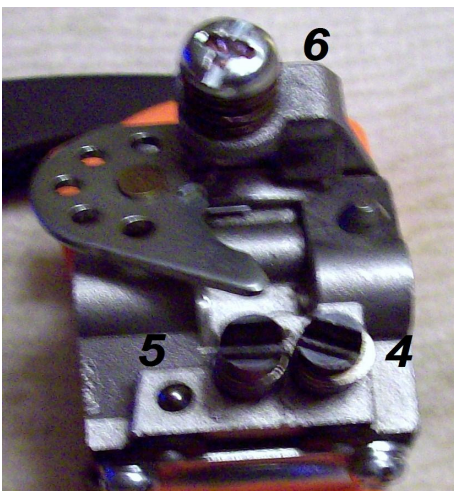
Especificaciones:

- **Tipo de motor:** Gasolina, ciclo 2 Tiempos
- **Cilindrada:** 27.7cc
- **Diámetro x Carrera:** 34mm x 30.5mm
- **Bujía recomendada:** NGK CM6 / JC CM6
- **Carburador:** Walbro serie WT dotado de bomba tipo membrana y doble aguja de regulación, diseñado específicamente para este motor.
- **Potencia máxima:** 3.6hp/8500rpm
- **Régimen de giro:** 1400 — 9500rpm
- **Peso neto :** 1100g (incluyendo el encendido CDI y escape)
- **Sistema de encendido:** CDI alimentado por batería dedicada (rango de voltaje: 4.8v—6v)

- **Aceite a emplear** : Aceite específico para motores 2T al 3,5-4% durante las dos primeras horas (periodo de rodaje inicial) ; 2,5-3% después de finalizado el rodaje.
- **Hélices recomendadas:** 18*6, 18*8, 18*10, 19*6, 19*8 preferiblemente de madera y bien equilibradas, por ejemplo de la marca HAWK.

Ajuste del motor

1. Reglajes del carburador



Aguja de reglaje de baja (5)

Aguja de reglaje de alta (4)

Tornillo de reglaje de ralenti (6)

Ajuste:

Como reglaje inicial, sitúe las agujas a 1,5 vueltas desde cerrado la aguja de baja (5 en el diagrama) y 1,5-2 vueltas la de alta (4 en el diagrama).

Con el motor a su temperatura de funcionamiento, ajuste la aguja de alta (4) hasta obtener el máximo de rpm. Si el motor cae de vueltas o se para a máxima potencia, el ajuste es demasiado fino. Abra ligeramente la aguja de alta (4).

Ajuste después la aguja de baja (5) hasta obtener un ralentí bajo y estable y una buena transición y respuesta a la aceleración. Si el motor se para al acelerar, es probable que haya cerrado demasiado la aguja de reglaje de bajas rpm. Si el motor duda y petardea cuando se le acelera, el reglaje de la aguja de bajas rpm es demasiado rico, y debe cerrar ligeramente la aguja de reglaje hasta que observe una aceleración suave y rápida.

2. Arranque del motor:

Paso 1. Cierre el estárter y conecte el encendido. Avance el mando de gases hasta el máximo.

Paso 2. Gire con fuerza la hélice hasta que el motor encienda y se pare. Puede que la primera vez que arranque su motor, o si ha estado parado durante un largo periodo, le cueste un poco conseguir que llegue la gasolina. Si no hay peligro y tiene acceso a la entrada de aire del carburador, desconecte el encendido, tapone la entrada de aire y gire con fuerza la hélice hasta que note ha llegado la gasolina.

Paso 3. Abra la mariposa de arranque en frío (estárter) abra el mando de gases ligeramente desde la posición de ralentí y gire con fuerza la hélice en la carrera de compresión. El motor debe arrancar a los pocos giros.

3. Rodaje del motor:

Utilice gasolina con aceite al 4% y mantenga el motor en un régimen de giro de no más de 2500 rpm. Si el motor se para o no suena redondo, suba LIGERAMENTE el régimen de giro. Cada treinta minutos pare el motor y deje enfriar del todo. Repita el proceso hasta completar las 2 horas de rodaje. Durante las primeras 6-8 horas no haga funcionar su motor a alto régimen durante largos períodos de tiempo y no utilice hélices demasiado grandes. Sea paciente y espere hasta que el motor se suelte del todo (10-12 horas de funcionamiento) antes de pedirle el máximo rendimiento. Usted comprobará que con el paso del tiempo sus prestaciones y rendimiento, mejorarán.

4. Mantenimiento del motor:

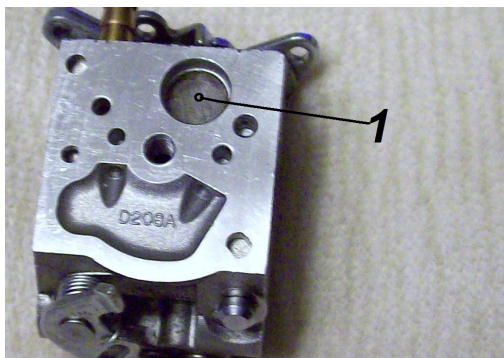
1. Utilice gasolina de 93 octanos o mas mezclada con aceite específico para 2T en una proporción de entre el 2'5 y 3 %, según tipo de

aceite y el uso que vaya a dar al motor. Si va a utilizar el motor a alto régimen durante mucho tiempo, o hélices grandes, mejor manténgase sobre el 3%. No mezcle marcas diferentes de aceites sobre todo si son sintéticos de bases diferentes. Corre el riesgo de bloquear los pasos internos del carburador.

2. Hacer funcionar el motor durante largos periodos a bajo régimen puede carbonizar la bujía y dificultar el arranque.

3. Verifique frecuentemente los tubos de alimentación de combustible y del depósito y compruebe no tienen pérdidas.

4. La pantalla-filtro del interior del carburador situada dentro de la tapa de un solo tornillo, debe se limpiada periódicamente o si detecta irregularidad en el funcionamiento del motor. Emplear un péndulo de interior de depósito de POREX alarga considerablemente los plazos de limpieza. Quite cuidadosamente la tapa de la bomba (la de un solo tornillo central), retire la junta y membrana. El filtro redondo se puede retirar con un alfiler por la zona exterior. Límpielo y vuelva a colocarlo con cuidado de no deformarlo, en cuyo caso debe sustituirse.



Contenido:

1. Motor JC 28 EVO 1ud.
2. Encendido RCEXL completo 1ud.
3. Escape estilo pitt's 1ud.
4. Manual de instrucciones 1ud.
5. Adhesivos de la marca 3uds.

Distribuidor en España y Portugal:

AXARMODEL S.C.

Tel: 616-047-810 / 619-176-238

Website: www.axarmodel.com

E-mail: info@axarmodel.com

***Dirección: C/ Juan Vázquez Rengifo 10 ,4º E
29700 Vélez-Málaga (Málaga)***