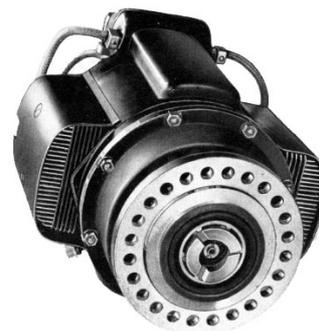


Bernd Sobek 02.01.2015 v.05



**Bestimmungen
zum Test Betrieb eines**

Riedel – Benzinanlasser S10 u. F10

**Baumuster RBA / F 10 u. S10
RML Geräte-Nr. 9-7034A u. 9-7035**

**Auf dem dafür vorgesehenen Teststand
ohne angehängte Lasten.**

**Die MotorDrehzahl sollte 6500 U/min im Testbetrieb nicht
überschreiten.**

**Die Laufzeit sollte 1:30 Minuten nicht überschreiten.
Vor einem weiteren Betrieb muss der Motor abkühlen.**

Vor dem Start

Der Anlasser ist für Kurzbetrieb ausgelegt. Maximale Laufzeit 1:30 Minuten sonst überhitzt der Motor.

1.) Vorbereitung zum Anlassen.

Im Motorbereich dürfen keinerlei Tücher oder Papiere liegen, da die Gefahr des Ansaugens in den Motor Lüfter besteht.
Unter dem Motor Vergaser steht nur eine Auffangschale aus Metall.

2.) Kraftstoff einfüllen und Mischung.

das Gemisch ist 1:25, handelsüblicher Super Kraftstoff, als Schmieröl wird ein Hochleistungs 2T Öl verwendet möglichst aus dem Bereich Motorsport, mit reduzierter Aschebildung.
Der Kraftstoff muß absolut frei von Fremdkörpern sein, gut filtern.

3.) Der Kraftstoff Tank.

Der Kraftstofftank muß 300>400mm Gefällehöhe zur Motor Mittelachse aufweisen und mindestens 1 Liter Volumen beinhalten.
Die Zuleitung durch „Tupfen“ entlüften.

4.) Der Startvorgang.

Meine beste Erfahrung ist bei allen Motoren:
Starten und Tupfen gleichzeitig.
Vorbedingung: Die Kraftstoffleitung ist entlüftet.
Die Laufzeit sollte 90 Sekunden nicht überschreiten.
Die Drehzahl sollte bei 7000 U/min abgeregelt werden.

5.) Arbeiten während und nach dem Testlauf.

Alle Temperaturen messen und auflisten.
Liste der Messpunkte jeweils links/rechts:
Zylinderkopf: an den Schrauben der Strömungskappen.
Auspuffstutzen: direkt am Ausgang am Zylinderkopf.
Kerzen: am zylindrischen Teil der Kerze.
Getriebe: Gehäuse außen + Klaue.
Schaubild Auspuff: Finger Abstrich aus den Rohren.

6.) Nach der Motor Abkühlung.

Kerzenbild kontrollieren.
Zylinderlaufbahn mit Endoskop betrachten.
Vergaser Dichtigkeit kontrollieren, ob er länger nachtropft.

7.) Vor der Motor Einlagerung:

Kraftstoffleitung bei aktivierten Tupfer mit Luft ausblasen, um den Kraftstoffschlauch vor chemischer Kontamination zu schützen. Das ist besonders wichtig, wenn man die original WW2 Schläuche (rot) verwendet.
Alle Schraubverbindungen vom Motor zum Teststand nachziehen.

8.) Laufzeiten Protokoll.

Die Laufzeiten sind genauestens zu protokollieren, um einen genauen Überblick über die gesamte Betriebszeit des Motors zu erhalten.