

ISTRUZIONI PER L'USO

1) INTRODUZIONE L' S 2000, ultimo nato della serie "S", è stato concepito per offrire una risposta adeguata alle attuali tendenze aeromodelistiche che si muovono verso una riproduzione più realistica, in scala più grande, del volo acrobatico reale. Si tratta pertanto di un motore che riprende i criteri di progettazione comuni a tutti i migliori motori per aeromodelismo e non di un adattamento di ripiego di un motore nato per altri scopi.

In sede di progettazione una particolare meticolosità è stata riservata a questo motore come si può riscontrare a prima vista constatando l'eccezionale robustezza e per esempio l'asimmetria della testa realizzata per raffreddare opportunamente il punto più caldo del motore, lo scarico.

I diagrammi di aspirazione, scarico e travaso sono stati pensati per fornire una curva di coppia la più piatta possibile a cui corrisponde una grande elasticità di funzionamento. Nonostante la potenza di picco sia a regimi più elevati il motore offre un eccellente rendimento intorno ai 7000-8000 rpm, regime particolarmente adatto alla pratica di volo lento su grandi velivoli.

2) RODAGGIO Come in tutti i più recenti motori, il rodaggio al banco pur non strettamente indispensabile è comunque consigliabile per almeno un breve periodo.

Per quanto riguarda le miscele e le eliche consigliamo di riferirsi ai paragrafi seguenti.

3) MISCELE La particolarità dell' S 2000 è di richiedere miscele meno grasse del solito. Utilizzando miscele a base di metanolo ed olio di ricino, la percentuale di olio dovrà essere del 15% durante una fase iniziale di rodaggio, sia che questa avvenga al banco o sul modello, per scendere al 10-12% durante il funzionamento normale. L'aggiunta del 5-10% di nitrometano migliora sia le prestazioni che la stabilità della carburazione. Utilizzo di miscele con il 20% di olio di ricino, come è solito, PREGIUDICA NOTEVOLMENTE LE PRESTAZIONI DEL MOTORE.

Riguardo all'utilizzo di oli sintetici essendo tanto vasta la produzione reperibile sul mercato non è possibile dare alcun consiglio se non di attenersi alla propria esperienza, ricordando in ogni caso che il motore necessita di una minor quantità di olio del solito.

5) NOTE CONCLUSIVE Per quanto riguarda la carburazione riferirsi all'accluso foglietto di istruzioni specifico. Ricordate sempre di trattare con cura il vostro motore. Evitare che polvere o sporco penetrino nel motore, utilizzare componenti per miscele di sicura provenienza. Usate la massima prudenza, il motore specie se di queste dimensioni, può essere pericoloso. Non trovatevi mai sul piano del disco dell'elica ed assicuratevi che il motore sia solidamente fissato.

Il servizio assistenza e ricambi è garantito in ogni paese dall'importatore.

Rivolgetevi comunque al negoziante presso il quale avete acquistato il prodotto.

OPERATING INSTRUCTION

1) INTRODUCTION The S 2000, the last born in the "S" family, has been expressed in order to give a suitable answer to the actual trend of aeromodelisme that moves toward a more realistic reproduction, in bigger scale, of the aerobatic flight.

It is, therefore, an engine which has the same project criteria then the best engines for modelism, and not simply anew adaptation of an engine born for other purpose. A particular meticulousness has been devoted to this project, and this is clearly noticeable at first sight considering the exceptional strenght of the engine and for instance the asymmetry of the head realized for cooling better the most hot point of the engine, the exhaust.

The timing of inlet, transfer and exhaust have been designed to give the most flat torque curve possible in order to grant a big elasticity of working. Thus, even if the peak power is at higher rpm, the engines offer an excellent behaviour between 7000-8000 rpm which is a turning particularly suitable for "slow flight" on a big airplane.

2) BREAKING IN As in all the most recent engines the break in on the bench is not strictly necessary, but it is advisable at least for a short time. As far as props and fuel for break in are concerned, please address yourself to the next paragraphs.

3) FUEL The "S 2000" requires fuels much less rich then usual.

Using fuel based on methanol and castor oil, the percentage of oil will be of 15% during the initial running, both in models or on the bench, and 10%-12% during the normal running.

Adding a 5-10% of nityro in fuel you will improve both performance and idling.

The use of fuel with 20% castor oil, as usual, IS MOST PREJUDICIAL TO THE PERFORMANCE OF THE ENGINE.

As far as synthetic oil is concerned, it is impossible to give any advise considering the extremely wide quality type on the market.

The only advise is to use your own experience considering that the engines require less oil then usual.

5) FINAL NOTE As far as carburation setting is concerned please address yourself to the attached instruction set.

Always remember to take care of your engine, avoid that dirty comes inside, always use components for fuel of sure provenience.

The assistance for part's and repair is ensured in any country from the local importer.

Anyway address yourself to the shop where you have bought the engine.

SUGGESTED PROP SIZE		SUGGESTED PROP SIZE	
20 c.c.	25 c.c.	30 c.c.	
20x6 18x6 16x3	20x6 18x6 16x3	22x8 20x8 18x8	20x8
18x6 16x3 18x8	18x6 16x3 18x8	18x8 20x6 20x8	20x8
Caratteristiche tecniche / Technical notes			
S 2000 F/C	S 2000/25 R/C	S 3000 R/C	
Bore / Bore	30 mm	35 mm	
Stroke / Stroke	28 mm	31 mm	
Displacement / Displacement	19.79 C.C.	24.89 C.C.	
Power / Power	2.8 Hp at 13.000 rpm	3 Hp at 7900 rpm	
Max torque / Max torque	196 Kgf. mm at 8200 rpm	240 Kgf. mm at 7900 rpm	
Weight / Weight	1.25 Kg	1.25 Kg	

S 2000 R/C	S 3000 R/C
02291885	02292286
02041995	02042213
02202200	02202216
02232002	02232232
02272003	02272233
22132141	22132141
02031925	02032215
02051879	02052128
02281882	02281882
02021254	02021254
02122004	02122004
02122005	02122005
22011993	22012214
02222006	02222006
02022007	02022007
02022008	02022008
02102009	02102009
02222010	02222010
02222011	02222011
02112012	02112012
12162081	12162081
02260353	02260353
02022014	02022014
02022015	02022015
22082016	22082016
02281883	02281883
02281884	02281884
12061148	12061148
22242021	22242136
22252018	22252018
22482019	22482019
22482094	22482094
12522113	12522113
22082052	22082052

1) Testa	Head
2) Camicia	Sleeve
3) Pistone	Piston
4) Segmento	Ring
5) Spinotto	Wrist pin
6) Fermi spinotto	Wrist pin retainer
7) Biella	Connecting rod
8) Carter	Crank case
9) Tappo anteriore	Front cover
10) O.R. tappo	Cover O. ring
11) Cuscinetto anteriore	Front B. bearing
12) Cuscinetto posteriore	Rear B. bearing
13) Albero	Shaft
14) Rondella distanziale	Shaft washer
15) Anello albero	Shaft ring
16) Anello di tenuta gaco	Gaco
17) Cono bloccaggio	Lock cone
18) Rondella di trascinamento	Rear drive washer
19) Rondella bloccaggio	Front washer
20) Dado albero	Prop nut
21) Mag	Mag
22) Spillo	Needle
23) Anello riduttore	Adapter ring
24) O.R. Mag	Mag O. ring
25) Chiavetta bloccaggio	Retainer
26) Tappo posteriore	Rear cover
27) Attacco radiale	Radial mount
28) Candela KW	Glow plug
29) Serie guarnizioni	Gasket set
30) Serie viti	Screw set
31) Collettore scarico 90°	Exhaust stack 90°
31) Collettore scarico	Muffler adapter
32) Silenziatore	Muffler
32) Serie chiavi es.	Key set

