



VERGASER

GEMISCHAUFBEREITUNG ALLGEMEIN



Der Vergaser ist neben dem Luftfilter und der Airbox ein wichtiges Bauteil der Gemischaufbereitung. Zum einfachen Verständnis der Vergaserfunktion finden Sie nachfolgende Informationen.

1 VERGASER, GEMISCHAUFBEREITUNG ALLGEMEIN (FÜR ALLE TYPEN)

2 EINSTELLUNG DER GEMISCH-SCHRAUBE/LUFTSCHRAUBE

3 TECHNIK-INFO (FÜR ALLE TYPEN), SLS = SEKUNDÄRLUFTSYSTEM LC4

4 MIKUNI TEILE 640ER

5 DELLORTO TEILE

6 KEIHIN TEILE 4 TAKT LC 4 SXC/SMC 625 + 660

7 KEIHIN TEILE 4 TAKT EXC/SX

8 KEIHIN TEILE 2 TAKT EXC/SX

9 ALLGEMEINE VERGASERTEILE

1 VERGASER – GEMISCHAUFBEREITUNG ALLGEMEIN

Uns werden sehr oft telefonisch oder per Email Fragen zum Vergaser gestellt. Wir werden in dem folgenden Kapitel versuchen, die häufiger gestellten Fragen zu beantworten und Systemverständnis bei den Neueinsteigern zu erreichen. Es kann bei einem auftretenden Problem sehr hilfreich sein, wenn man die grundsätzliche Arbeitsweise eines Vergaser besser versteht. **Wir erklären dies folgend am Beispiel der 4-Takt Gemischaufbereitung.**

WAS MACHT DER VERGASER WIE?

Der Ingenieur für Strömungswissenschaft o. Ä. kann dieses Kapitel überspringen, da wir versuchen den Vergaser recht populär und einfach zu beschreiben.

Der Vergaser ist eine Mischmaschine für Luft und Benzin. Wenn dies nun so einfach wäre, würden nicht seit über 100 Jahren viele Techniker weltweit Verbesserungen und Veränderungen vornehmen. Einspritzsysteme (wie im Automobilbau) sind seit über 30 Jahren in der Entwicklung und Anwendung, es wurden Milliarden investiert. Der Kunde/Fahrer verliert hier aber für seine gewünschten Sondereinsatzzwecke (z.B. Offroad) eine einfache, schnelle Änderungs- und Kontrollmöglichkeit.

DIE FUNKTIONSWEISE

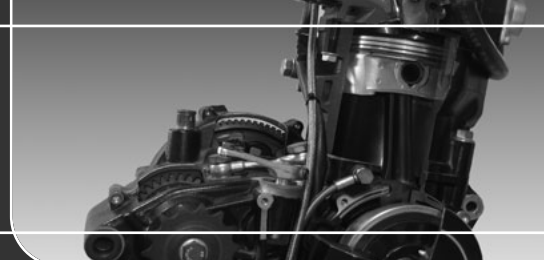
Das Benzin befindet sich unten in der Schwimmerkammer, darüber befindet sich der Luftkanal mit der sich bewegenden Luft,

welche gefiltert vom Luftfilterkasten (Airbox) kommt. Stellen wir uns nun einen See vor, über dem ein Orkan tobt oder eine leichte Brise säuselt. Beide werden von der Oberfläche Wassermoleküle mitnehmen, verständlicherweise in unterschiedlicher Menge. Ähnlich unterschiedliche Verhältnisse haben wir in einem Vergaser, es wird nun kontrolliert (also über Düsen mit entsprechendem Durchmesser) Benzin nach oben gesaugt und geht dann als Luft/Benzingemisch zum Motor. Diese unterschiedlichen Strömungsgeschwindigkeiten werden im Vergaser über drei verschiedene Mischsysteme abgewickelt:



VERGASER

GEMISCHAUFBEREITUNG ALLGEMEIN



A STARTEN UND LEERLAUF:

Hierfür werden nur geringe Luftmengen benötigt. Um diese zu beschleunigen, wird eine kleine Luftbohrung gewählt, welche sich immer unter dem großen Luftkanal befindet. Diese kleine Luftbohrung, beim Mikuni/Keihin Vergaser durch die Leerlaufdüse definiert, befindet sich vor der Leerlaufdüse (Benzin). Das Benzin wird durch die LD nach oben gerissen und als Gemisch dem Motor zugeführt. Dieses Gemisch ist von der Zusammensetzung über die Gemischschraube (KTM 4 Takt) je nach Bedarf (Außentemperatur) veränderbar. Wie und warum man das macht, ist in dem späteren Teil Gemischschraube beschrieben. Die KTM 2 Taktmodelle (Keihin) verfügen über eine Luftregulierschraube, welche vor der Benzinversorgung (Leerlaufdüse) positioniert ist, es wird also nur die alleinige Luftmenge reguliert.

B FAHRBETRIEB:

Wenn ich nun den Gasgriff bewege, öffne ich im Vergaser den großen Luftkanal. Er wird für den unteren/mittleren Bereich über die Nadeldüse (Keihin 4 Takt plus Beschleunigerpumpe), im oberen Bereich über die Hauptdüse mit Benzin versorgt.

C STARTEN IN KALTEM ZUSTAND:

Hier wird der Choke (Kaltstartanreicherungssystem) betätigt. Der Chokehebel öffnet eine Luftbohrung, welche über die Starterdüse kurzzeitig extrem viel Benzin mitreißt (also starke Anfettung).

HABE ICH NUN EIN PROBLEM MIT DEM VERGASER, KANN ICH DURCH O.A. SYSTEM FESTSTELLEN, WOMIT ICH MICH BESCHÄFTIGEN MUSS.

BEISPIEL: Es gab eine heftige Wasserdurchfahrt, das Motorrad startet immer einwandfrei, aber beim Gasgeben sackt der Motor immer weg. Ursache: Wasser in der Schwimmerkammer vor der immer unten platzierten Hauptdüse (Wasser ist schwerer als Benzin). Dieser Effekt kann auch auftreten, wenn das Fahrzeug sehr lange Zeit mit halb vollem Tank stand und Wasser aus der Luftfeuchtigkeit kondensiert ist.

LÖSUNG: Schwimmerkammer entleeren und reinigen.

BEISPIEL: Kaltstart ist einwandfrei, die Leistung oben wie gewohnt, aber in letzter Zeit Heißstartprobleme und unruhiger Lauf unten und in der Mitte. Möglichkeit nach langer Laufzeit: Die Nadel hat in der Nadeldüse vibriert und hundertstel mm Material weggenommen, das Motorrad läuft im unteren und mittleren Bereich zu fett.

LÖSUNG: Austausch der Nadeldüse und Nadel (alle Vergasertypen).

BEISPIEL: Kaltstart einwandfrei, der Motor läuft sofort einwandfrei. Mit zunehmender Motortemperatur läuft der Motor deutlich schlechter, runder Motorlauf bei Standgas ist schlecht, konkrete Heißstartprobleme. Eine Hauptdüse kann hierbei keine Ursache sein.

LÖSUNG: Der Choke ist noch teilaktiviert, obwohl der Chokehebel in die Ursprungsstellung zurückgelegt wurde. Die Chokefunktion ist mit einer unkontrollierten Anfettung durch ein nicht komplett schließendes System immer noch vorhanden. Schmutz, Oxidation... am Chokekolben oder Chokenadel (Vergaserabhängig) muss als Erstes kontrolliert werden.

BEISPIEL: Habe ich Startprobleme, kann dies nie über eine Änderung der Hauptdüse erfolgen.

Ganz statisch kann das o.a. System nicht gesehen werden, da die Systeme fließend ineinander übergehen und sich etwas überlappen.

BEISPIEL: Beim Rangieren und Lenkerkompletteinschlag geht der Motor aus oder die Drehzahl erhöht sich (ohne Gasgriffbetätigung).

LÖSUNG: Beim Ausgehen des Motors kann durch den Lenkerkomplettanschlag ein zu kurz eingestellter (jetzt zu wenig Spiel) oder nicht spielfrei verlegter Chokezug den Choke ungewollt aktivieren. Gerade nach Montage einer Lenkererhöhung (außer EXC/SX) ist diese Funktion sicherzustellen. Bei Erhöhung der Drehzahl ist der Gaszug zu kurz eingestellt oder die Verlegung des Gaszuges unter dem Tank hat zu wenig Spiel.





VERGASER

EINSTELLUNG DER GEMISCH-/LUFTSCHRAUBE (2 TAKT UND 4 TAKT)



2 EINSTELLUNG DER GEMISCH-/LUFTSCHRAUBE (2 TAKT UND 4 TAKT)



Das Startverhalten und der stabile Leerlauf der KTM wird auch von der richtigen Einstellung der Gemischaufbereitung bestimmt. Sich verändernde Faktoren (4 Takt: Ventilspiel/Außentemperatur, 2 Takt: Außentemperatur) beeinflussen das Startverhalten, sowie die Gasannahme im unteren Bereich und erfordern somit eine Anpassung der Einstellung:

- **höhere Temperaturen = magere Einstellung**
- **tiefere Temperaturen = fettere Einstellung**

► große Höhen, Pässe = magere Einstellung

...und ein sich änderndes Ventilspiel durch längeren Fahrbetrieb (4 TAKT), darum gehört eine regelkonforme Einstellung der Gemischschraube zu jeder Inspektion/Ventileinstellung. Je nach Modelltyp ist die Einstellung sehr einfach. Im folgenden Kapitel finden Sie die jeweilige Position der Gemischschraube (4 TAKT). Am Ende des Kapitels wird beschrieben, wie es gemacht wird.

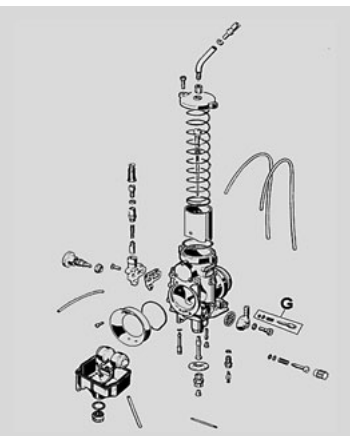
SOMMER TIPP ! ▼

BEI ARBEITEN AM VERGASER

...und Kraftstoff immer auf gute Raumbelüftung achten. Benzindämpfe sind ungesund. Bei Arbeiten am Vergaser nicht rauchen. Benzingetränkte Lappen fachgerecht entsorgen, auch diese sind brennbar.

DELLORTO

Die Gemischschraube (G) befindet sich beim Dellorto auf der rechten Seite des Vergasers (versenkte Schraube), rechts von der Leerlaufeinstellung. Diese wird bis zum Anschlag hineingedreht und 1,5 Umdrehungen wieder herausgedreht. (Grundeinstellung)

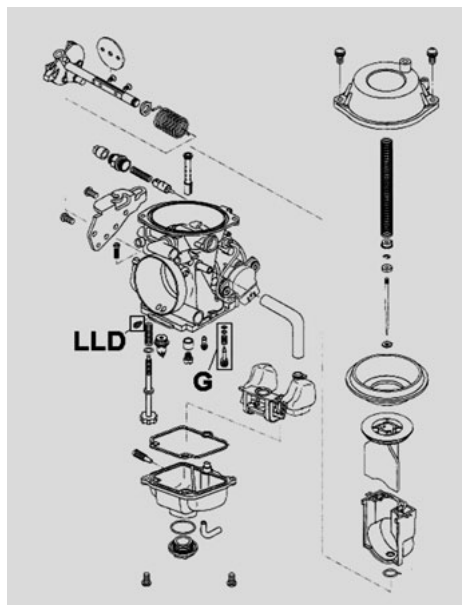


MIKUNI IN LC4

Die Gemischschraube (G) befindet sich beim Mikuni unten, vorne zwischen den beiden 6-Kant Schrauben. Sie ist in einer Hülse versetzt eingeschraubt. Die praxisgerechte Grundeinstellung ist Anschlag, dann 2,5 bis 3 Umdrehungen raus. Beim Einsatz der Leerlaufdüse 1.1 im Sparteinsatz wird etwas weniger als Grundeinstellung genommen.

Da in der Nähe der heißen Krümmer gearbeitet wird, bitte Handschuhe anziehen, damit sich die Fingernägel nicht „wellen“.

▼ Abb. unten links. Gemischeinstellung von links per Hand und Biteinsatz oder Spezialwerkzeug.



ENDLICH EINFACH MÖGLICH

Die schnelle Einstellung der Gemischfunktion über die neue Tuninggemischschraube. Bisher schlecht erreichbar oder nur mit teurem Umlenkwerkzeug möglich, die neue Tuninggemischschraube bleibt immer im Vergaser montiert und kann einfach erreichbar per Hand eingestellt werden. Ohne sich die Finger zu verbrennen, geht das ganze jetzt in einer Minute.

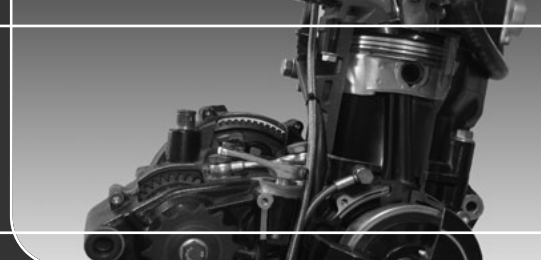
Tuninggemischschraube [17410] € **20,50**





VERGASER

EINSTELLUNG DER GEMISCH-/LUFTSCHRAUBE (2 TAKT UND 4 TAKT)



▼ Abb. vorherige Seite unten rechts. Die Tuninggemischschraube verbleibt im Vergaser und kann schnell und gut zugänglich eingestellt werden.

Der ursprünglich verbaute O-Ring, die Schutzscheibe und die Feder werden wei-

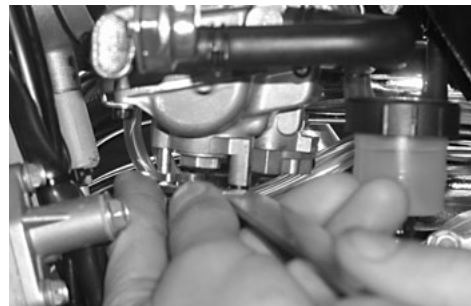
ter verwendet. Die neue Tuninggemischschraube ersetzt die kurze Ausführung.

Die vorhandene Feder kann um ca. 2 mm auseinander gezogen werden, damit wird die Schraube stärker vorgespannt und vor Verlust geschützt.



KEIHIN FCR 39+41

Der an der aktuellen 4 Takt SX/EXC, SX-F und SXC/SMC 625 + 660er Baureihe eingesetzte Flachschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe arbeitet natürlich auch mit einer Gemischschraube (G). Die Position ist in einer Schutzhülse vor der zentralen Ablassschraube (in Fahrtrichtung).



MODELLBAUREIHE AB 2003:

Die vorhandene Gemischschraube kann gegen eine verlängerte Version ausgetauscht werden. Sie bleibt immer im Vergaser, die Einstellung kann somit jederzeit ohne weiteres Werkzeug erfolgen. Das Gewinde ist gegenüber der Serienversion verlängert, sodass bei einer weiter herausgedrehten Einstellung die Möglichkeit des Verlierens reduziert wird (wichtig bei 660 und 625er !!).

[12342] € 29,65

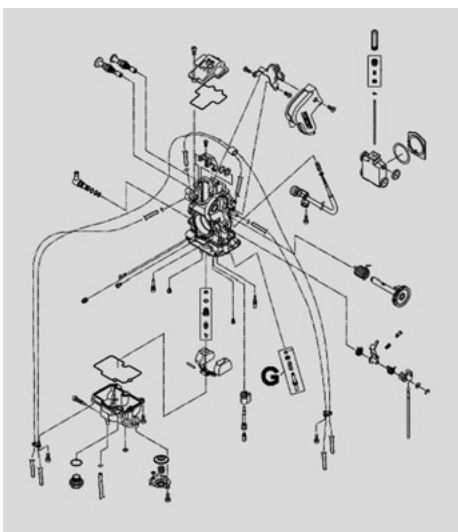
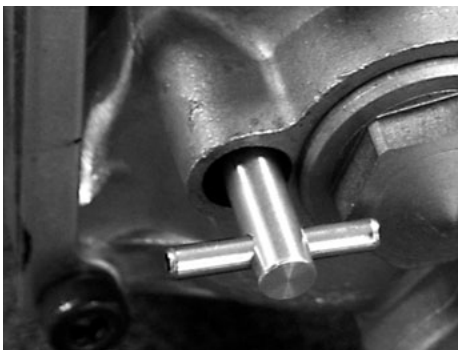


Abb. Keihin FCR 39/41 Modelljahr ab 2003

MODELLBAUREIHE BIS 2002:

Die vorhandene Gemischschraube kann gegen eine verlängerte Version ausgetauscht werden. Sie bleibt immer im Vergaser, die Einstellung kann somit jederzeit ohne weiteres Werkzeug erfolgen

[14145] € 20,50



MODELLBAUREIHE AB 2000 (ALLE) UND FÜR BESITZER MEHRERER KTM'S

Mit einem Spezialwerkzeugschlüssel erfolgt die richtige Einstellung

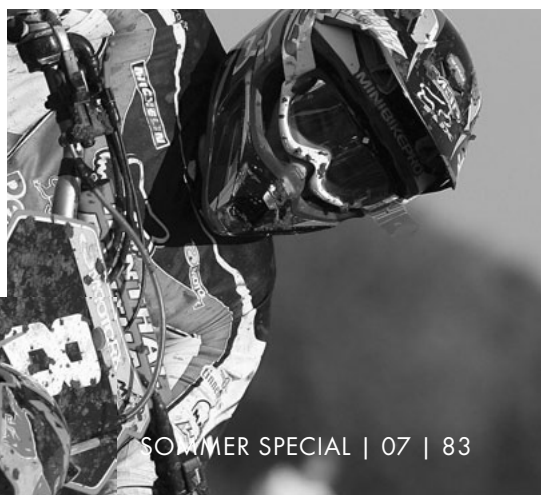
[5741] € 37,60



SOMMER TIPP ! ▼

KEIHIN FCR 39/41

Bitte bei dem Keihin FCR 39/41 nicht ohne Detailkenntnisse an der Position des Drosselklappensensors arbeiten. Dabei muss das Werkstatthandbuch und ein Multimeter vorliegen.





VERGASER

EINSTELLUNG DER GEMISCH-/LUFTSCHRAUBE (2 TAKT UND 4 TAKT)



WEITERER ABLAUF BEIM EINZYLINDER 4 TAKT – JETZT WIRD EINGESTELLT

1 Fahrzeug betriebswarm und frei fahren, also nicht minutenlang im Stand warmlaufen lassen. Dies erfolgt im Straßenverkehr oder auf dem Prüfstand.

2 Leerlaufdrehzahl etwas geringer als Normal einstellen.

Besonders zur Neueinstellung am Keihin Flachschiebervergasers hat sich eine deutlich geringere Leerlaufdrehzahl in der Praxis bewährt.

3 Die Gemischschraube (G) wird nach erfolgter Grundeinstellung (oder der bisherigen) im Uhrzeigersinn (magerer) mit Gefühl langsam reingedreht. „Irgendwann“ läuft der Motor langsamer.

Diese Position merken und mit Gefühl wird die Gemischeinstellschraube jetzt herausgedreht (fetter). Irgendwann läuft der Motor wieder langsamer. Jetzt zurück und zwischen den beiden Positionen den Punkt mit der höchsten Leerlaufdrehzahl einstellen. Die Gemischschraube wird langsam gedreht, da sich eine Positionsänderung erst verzögert in einer sich ändernden Drehzahl bemerkbar macht.

4 Danach wieder gewünschte individuelle Leerlaufdrehzahl einstellen.

5 Der Extremsportfahrer (wichtig bei alleinigem Kickstart: alle SX, Dellorto) kann von dem gefundenen Punkt zusätzlich ca. 1/4 Umdrehung magerer

(reindrehen) einstellen, da sein Motor im Sporteinsatz heißer wird und Heißstartprobleme reduziert werden.

6 Die Einstellung kann bei größerer Außentemperaturveränderung oder bei längerer Distanz zur letzten Ventileinstellung durchgeführt werden.

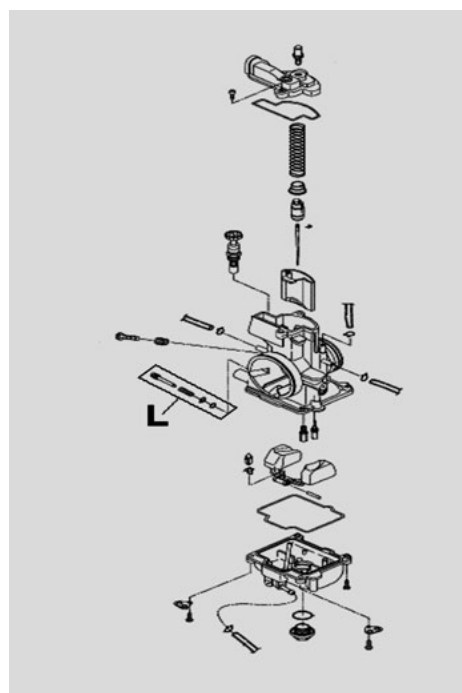
7 Der technisch Interessierte kann natürlich regelmäßig das Leerlaufgemisch einstellen, da dies die billigste und einfachste Möglichkeit ist, einen Idealzustand (also eine konkrete Tuningmaßnahme) zu erreichen.

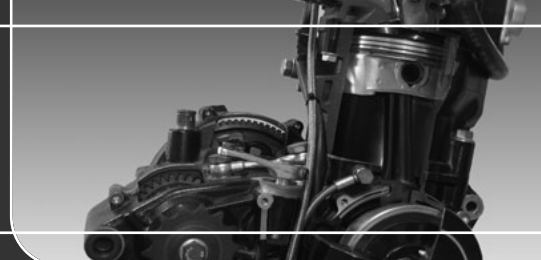
Wer technisch interessiert ist, kann im folgenden Kapitel **3** weiter lesen und erfahren, was im Gemischablauf manipuliert wird.

LUFTREGULIERSCHRAUBE KTM 2 TAKT (KEIHIN)

Die aktuellen KTM 2 Taktmodelle sind mit einem Keihinvergaser ausgerüstet, welcher im untersten Bereich über eine Luftregulierschraube (L) eingestellt wird. Die Position der Luftschraube ist vor der Leerlaufdüse, es erfolgt also eine alleinige Regulierung der Luftmenge. Beim Reindrehen erfolgt somit eine Anfettung, beim Herausdrehen eine Abmagerung. Die Grundeinstellung der Luftschraube finden Sie in der Abstimmungstabelle Ihrer Bedienungsanleitung. Die angegebenen Werte beziehen sich immer auf eine komplett auf Anschlag eingedrehte und dann zu öffnende Luftschraube. Die Schraube darf nicht fest auf Anschlag „geknallt“ werden, da der vordere Konus abbrechen könnte. Die Einstellung wird bei betriebswarmem Motor vorgenommen, der Leerlauf muss stabil sein und darf nicht (ohne Gasgriffbetätigung) von sich aus schneller werden. Sollte dieser Effekt auf-

treten, liegt eine Abmagerung vor, sodass die Luftschraube (L) weiter geschlossen werden muss.





SOMMER TIPP ! ▼

2 TAKTER UNTEN ZU MAGER?

Ob die Leerlaufdüse, die Einstellung der Luftschraube, die Nadelversion oder Clipposition für die ersten ca. 25% der Schieberöffnung zu mager sind, kann pauschal wie folgt kontrolliert werden: Bei betriebswarm und frei gefahrenem Motor (also nicht minutenlang im Stand laufen lassen), kann der Schieber in kleinen Schritten über den Gasgriff angehoben werden - die Drehzahl wird sich natürlich erhöhen. Die jeweilige Position des Schiebers wird nun für ca. 10 Sekunden nicht bewegt, es sollte also keine Drehzahländerung erfolgen können.

Sollte doch eine unruhige Drehzahl (dann möglicherweise aber auch zu fett) oder eine sich „von alleine“ erhöhende Drehzahl erfolgen, kann man davon ausgehen, dass ein Magerlauf vorliegt. Beim festgestellten Magerlauf: für den untersten Bereich (Leerlauf und geringste Schieberöffnung) wird stufenweise die Luftregulierschraube um jeweils 1/4 Umdrehung weiter eingedreht.

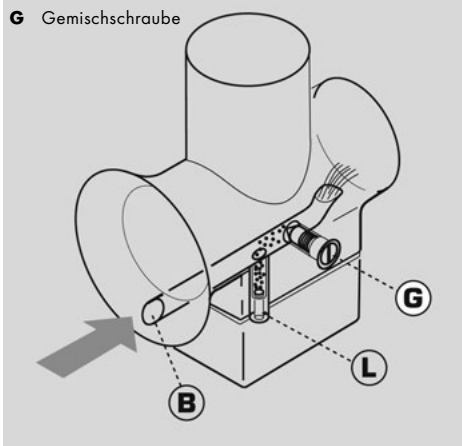
Bei darüber liegenden Drehzahlen wird die Nadelposition (von oben gesehen) um 2 Klicks nach unten gehängt (es erfolgt nun eine weitere Anfechtung).

Der danach erfolgte Testlauf wird zeigen, ob eine Verbesserung erreicht wurde. Wenn erkannt werden konnte, dass der Negativeffekt der Abmagerung nicht mehr vorliegt, erfolgt eine weitere Feineinstellung, in dem die Nadel wieder eine Position nach oben umgehängt wird. Ein weiterer Testlauf hilft, das Ergebnis zu kontrollieren.

Sollte im Fahrbetrieb auffallen, dass die Leerlaufdrehzahl zu langsam abfällt und bei ca. 2000 1/min kurz hängen bleibt, ist auch von einem Magerlauf auszugehen. Dieser kann in einer zu mageren Bedüsung oder in einer unkontrollierten Falschluf eines gerissenen Gummiteils liegen. Es gibt also einen sofortigen Handlungsbedarf.

3 TECHNIK INFO – WAS MACHT DIE GS/LAMBDA/LC4 SLS SEKUNDÄRLUFTSYSTEM ▼▼▼

- B** Bypassluftbohrung
- L** Leerlaufdüse
- G** Gemischschraube



Zum Starten und für geringe Motordrehzahlen wird nur eine geringe Luftmenge benötigt. Der Gasschieber ist fast geschlossen, der vorliegende minimale Unterdruck wäre nicht in der Lage die richtige Benzinmenge über die Hauptdüse für den Leerlauf und für einen weiteren Volllastbetrieb zu erreichen.

Also wird das separate Leerlaufsystem aktiviert: Bei den verbauten Vergasertypen befindet sich unter dem Luftansaugkanal eine **Bypassbohrung** (sh. **B** Grafik links). Durch den Unterdruck beim Starten wird über die Leerlaufdüse Kraftstoff angesaugt.

Die Gemischmenge wird über die **G** Gemischschraube geregelt (darum reindrehen = magerer/rausdrehen = fetter). Die Bypassbohrung mündet im vorderen Teil des Saugrohrs in einer Austrittsöffnung. Für die 4 Taktmodelle gilt, dass bei der Gemischeinstellung (wie beschrieben) ein Einstellbereich bestehen muss. Sollte also die Gemischeinstellschraube auf Anschlag eingedreht sein und es gab keine Drehzahlveränderung, bitte die Leerlaufdüse entsprechend kleiner wählen, zusätzlich auch prüfen, dass der Choke nicht teilaktiviert ist!!!

Sollte der Motor ausgehen, wenn die Gemischeinstellschraube noch 2 Umdrehungen vor Anschlag ist, muss eine größere Leerlaufdüse gewählt werden.

SOMMER TIPP ! ▼

NADEL UND NADELDÜSE

Der Verschleiß an der Nadel (alle Vergaser) und Nadeldüse (alle Vergaser) ist nicht messbar, da die Nadel konisch aufgebaut ist und die innere Rundheit der Nadeldüse nicht messbar ist. Durch permanente Reibung und Schlagen der Nadel (verursacht durch Vibrationen) in der Nadeldüse entsteht auch hier eine Materialreduzierung an beiden Bauteilen.

Je mehr im „Keller“ gefahren wird (Offroad), desto höher der Verschleiß, bei Vollast findet praktisch kein Verschleiß statt. Darum kann man keine exakte KM Angabe für den Austausch geben.

Pauschal sollte bei einer LC4 der Austausch alle 20.000 Km (Nadel und Nadeldüse), KTM 4 Takt Racing spätestens jede 2. Saison, KTM 2 Takt jede Saison (Nadel) erfolgen.





VERGASER

TECHNIK INFO/SLS-SYSTEM



VERGASER TECHNIK LAMBDA

Die Luftzahl Lambda spielt bei jedem Motor, also auch bei Ihrer KTM, eine entscheidende Rolle. Das Luft-Kraftstoff-Verhältnis bestimmt entscheidend das Betriebsverhalten Ihrer KTM. Bei vollständiger Verbrennung von 1 kg Benzin sind etwa 14,5 kg Luft erforderlich. Bei diesem stöchiometrischen Luft - Kraftstoff - Verhältnis ist die Luftzahl $\lambda = 1$, d.h. die zugeführte Luftmenge entspricht dem theoretischen Luftbedarf. Ein mageres Gemisch, λ größer als 1, enthält mehr Luft. Ein fettes Gemisch, λ kleiner als 1, weniger Luft. Maximales Drehmoment und guter Rundlauf des Motors ergeben sich bei $\lambda = 0,9$, dort sind aber die CO- und

CH-Emissionen und der spezifische Kraftstoffverbrauch ungünstig. Bei $\lambda = 0,5$ ist die fette Laufgrenze, bei $\lambda 1,3$ die magere erreicht. Um zur Einhaltung des Abgaslimits eine günstige Umsetzung der Rohemission des Motors im Dreiwege-Kat zu erreichen, werden heute fast alle KFZ-Motoren mit dem Luftverhältnis $\lambda = 1$ betrieben (ähnlich wie bei einer serienmäßigen LC 4). Für besondere Betriebszustände wird jedoch zusätzlich angefettet. Dies ist z.B. für Sporteinsätze wichtig, hier spielt der Vergaser seine Vorteile gegenüber einer Einspritzung aus: Er ist für verschiedene Einsatzzwecke einfacher und schneller mani-

pulierbar. Zur Abstimmung der Gemisch-aufbereitung bei einer Konzeptänderung (Luft/Benzinmenge/Schalldämpfer...) Ihrer KTM sind ein Leistungsprüfstand und ein Mehrwegeemissionstester sehr hilfreich.



SLS SEKUNDÄRLUFTSYSTEM AN DER LC4 – PATSCHEN, KNALLEN... IM LC4 SCHIEBETRIEB

Alle LC4 640, 660 und 625er ab 2004 verfügen über ein SLS = Sekundärluftsystem. Für Wettbewerbs-/ Sportzwecke kann das SLS schnell und günstig deaktiviert werden. Wer in der Fahrpraxis im Wettbewerb und bei Sportschalldämpfern ein verstärktes Patschen beim Gaswegnehmen feststellt, kann mit folgender Änderung eine schnelle und günstige Verbesserung erzielen. Weiterhin ist diese Änderung für den öffentlichen Straßenverkehr sehr schnell wieder zurückzurüsten.



Der über dem rechten Kühler laufende SLS - Formschlauch endet im rechten Lenkkopfbereich. Die Gummitülle im Rahmen wird mittels Schraubendreher abgehoben und der Schlauch wird aus dem Steuerkopfbereich herausgezogen



der abschließende Filter entfernt und ein SLS-Verschlussstopfen (weiß) wird in die Ansaugöffnung des Schlauches geschoben.



Danach wird der Filter wieder aufgesteckt (damit man diesen immer wiederfindet) und der SLS-Schlauch wird wieder in die dafür vorgesehene Öffnung gesteckt. Benötigtes Material:

SLS Verschlussstopfen
Stück [4878] € 0,45

SOMMER TIPP ! ▼

Bei Einsatz eines Standardleistungskits ist die zusätzliche Deaktivierung des SLS vorteilhaft, damit ein Patschen im Schiebetrieb reduziert werden kann. Auch bei einer serienmäßigen LC4 wird eine SLS-Deaktivierung das Patschen reduzieren, eine weitere Bedüsungsänderung braucht nicht zu erfolgen. Ein Leistungsunterschied mit oder ohne SLS Funktion liegt nicht vor. Wer sein SLS auf Dauer entfernen möchte oder eine Akrapovic Titankrümmerversion montiert, muss die Lufteintrittsöffnung (zwischen den beiden Krümmeranschlüssen) wie folgt verschließen:

SLS Verschlussstopfen Aluminium
[4068] € 2,15

CU Ring [4251] € 0,60

Sollte der SLS-Halter am rechten Krümmerflansch optisch nicht gewünscht sein, werden folgende Teile erneuert:

Krümmerflansch
[3334] € 11,90

2 x Krümmerflanschdichtung
je [3335] € 2,05

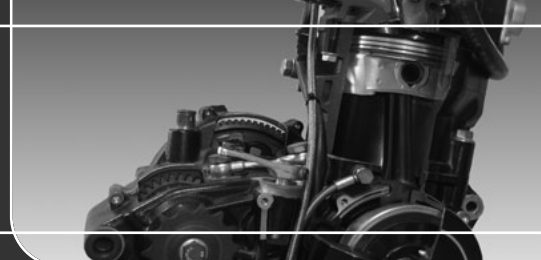
Sollte das jetzt offene Loch in der Gummiabdeckung des rechten Lenkkopfbereiches nicht gewünscht sein, kann sie gegen eine geschlossene Gummiabdeckkappe erneuert werden. Abdeckkappe geschlossen

[2220] € 1,65



VERGASER

MIKUNI TEILE - 640ER



4 MIKUNI TEILE - 640ER

SOMMER TIPP ! ▼

MIKUNI SERVICE

Bei großvolumigen Einzylindern (und das ist natürlich Ihre LC4), erfolgt durch Schwingungen der Gassäule/Ansaugstöße ein **Verschleiß** an **Vergasernadel** und **Nadeldüse**, sowie **Schieber** und **Schieberführung**.

„Eigenartige“ und ruckende Beschleunigung können durch einen verschlissenen Schieber und Schieberführung verursacht werden, es sollten keine Kratzer oder Materialverlust an den Kontaktflächen vorliegen.

Unerklärlicher Benzinmehrverbrauch kann in einer verschlissenen und damit nicht mehr maßhaltigen Nadel und Nadeldüse begründet sein.

Nach einer Laufleistung von 20.000 KM (bei Offroadeneinsatz auch weniger) müssen diese Teile überprüft und ggfs. **erneuert werden**.

Die Gummimembrane hat auch nach 8-jährigem Einsatz noch keinen Verschleiß (Risse) gezeigt, sie wird bei der Sichtung der Schieberteile aber gleichzeitig mitkontrolliert.

1 MIKUNI STANDARDLEISTUNGSKIT
bestehend aus Sportluftfilterdeckel (Edelstahl) und 2 notwendigen Düsen.
(Details sh. Kapitel Tuning) € **39,00**

1+ MIKUNI STANDARDLEISTUNGSKIT SUPERMOTO
bestehend aus Sportluftfilterdeckel (Edelstahl), 2 notwendigen Düsen und Supermotoluftfilter.
(Details sh. Kapitel Tuning) € **52,00**

2+ MIKUNI STANDARDLEISTUNGSKIT SUPERMOTO
Wie oben, zusätzlich mit Tuningschieber, Tuningfeder und Tuningnadel
(Details sh. Kapitel Tuning) € **99,00**

SOMMER TIPP ! ▼

Standardbedüsungsalternativen der verschiedenen LC4 Modelle für verschiedene Sparteinsatzzwecke finden Sie unter Kapitel Tuning.

MIKUNI DÜSEN EINZELN

Bitte bei Bestellung Größe angeben.

Leerlaufdüse	à € 5,45
Leerlaufdüse	à € 6,55
Hauptdüse	à € 4,80

DÜSENNADEL FÜR MIKUNI BST 40

sehr wichtiges Austauschteil nach 20-30 tausend KM, [5556] € **5,95**



Vergleich Laufleistung 72.000 km und neues Exemplar

NADELDÜSE SERIE

sehr wichtiges Austauschteil nach 20-30 tausend KM, [5555] € **11,95**

TUNINGNADEL, TUNINGSCHIEBER & TUNINGFEDER für Mikuni BST 40
(sh. Auch Kapitel Tuning, 640er)

SONDERNADELDÜSE

Übergroße für Akrapovic offen, SM 640 ab 2005 [4847] € **12,00**

SOMMER TIPP ! ▼

MIKUNI MIT SLS SYSTEM (AB 2004)

Wer das SLS System seiner LC4 deaktivieren möchte, findet den Ablauf unter Punkt 3 (Vergaser).

SOMMER TIPP ! ▼

SCHWERGÄNGIGER BENZINHAHN

Sollte man feststellen, dass der Benzinhahn am 12 oder 18 Litertank schwer zu betätigen ist, sollte vor einem Komplettaustausch der Hahn zerlegt werden: Schließventil (blauer Kunststoffkegel) leicht anschleifen und außen mit Molycote-Fett versehen. Danach wird die Betätigung wieder leicht gangbar sein.

Membrane	[4243] € 24,10
Schieber	[6302] € 28,00
Schieberführung	[6303] € 24,65



Vergleich Neu/Laufleistung 72.000 km

ABLASSSCHRAUBE

klein seitlich [8391] € **3,90**

ABLASSSCHRAUBE

groß unten [10827] € **6,20**

GEMISCHEINSTELLSCHRAUBE

Mit O-Ring, Scheibe und Feder [10239] € **7,30**

SOMMER TIPP ! ▼

MIKUNI MIT EPC SYSTEM

Wer das EPC System seines Vergasers deaktivieren möchte, findet dies detailliert unter dem Thema Tuning.

ENDLICH EINFACH MÖGLICH

Die schnelle Einstellung der Gemischfunktion über die neue Tuninggemischschraube. Bisher schlecht erreichbar oder nur mit teurem Umlenkwerkzeug möglich, bleibt die Tuninggemischschraube im Vergaser und kann einfach erreichbar per Hand eingestellt werden. Ohne sich die Finger zu verbrennen, geht das ganze jetzt in einer Minute.
[17410] € **20,50**



Die Tuninggemischschraube verbleibt im Vergaser und kann schnell und gut zugänglich eingestellt werden.



VERGASER

MIKUNI UND DELLORTO TEILE



SOMMER TIPP ! ▼

MIKUNI IM TIEFSAND

Hier gibt es einfache Änderungsmöglichkeiten für Sand-/Rallye-/Fernreise-einsätze. Details unter Adventure 640.

VERGASERDICHTSATZ

komplett [4246] € **36,75**

VERSCHLUSSKAPPE

zur Deaktivierung des EPC Systems,
(Details sh. Tuning) [4878] € **0,45**

SOMMER TIPP ! ▼

640ER LEISTUNGSPROBLEME OBEN

Sollte die 640er keine regelkonforme Leistungsabgabe haben, kann auch eine banale Ursache das Problem bewirken. Die Schwimmerkammer benötigt einen Druckaustausch, welcher durch einen schwarzen 10 mm Schlauch (Ausgang rechte Seite, nach hinten zum Luftfilterkasten gehend), erfolgt.

Der Schlauch darf NICHT angeknickt, gequetscht oder am Ende verschlossen sein. Der Ausgang am Vergaser muss in einem „weichen“ Bogen verlegt sein, die weitere Verlegung zwischen Rahmenheck und Luftfilterkasten darf den Querschnitt nicht deutlich reduzieren. Nach Entfernen der Sitzbank ist eine Kontrolle in Sekunden möglich. Bei Arbeiten am Vergaser (Ausbau...) muss danach auf eine gute Verlegung des Belüftungsschlauches geachtet werden.

VERSCHLUSSKAPPE

zur Deaktivierung des SLS -
Sekundärluftsystems, Details sh. Punkt 3
[4878] € **0,45**

CHOKEKOLBEN

[7173] € **4,05**

VERGASERMANSCHETTE

zum Luftfilterkasten [4119] € **6,80**

ANSAUGSTUTZENGUMMI

Vergaser - Zylinderkopf [4250] € **14,05**

BENZINFORMSCHLAUCH

für 18-Litertank [6491] € **3,10**

SOMMER TIPP ! ▼

MIKUNI MIT UNTEN LIEGENDEM CHOKE

Wer an seiner 640er die kleinen CEV Schalter fährt und nun keine am Lenker liegende Chokebetätigung hat, kann diese mit einem „unten liegenden“ Choke betätigen. Der Mechanismus wird wie gehabt an den Chokeanschluss montiert und über Zug und Knopf betätigt. Die Befestigung erfolgt an einer Steuerkettenspannschraube.

Chokebetätigung unten liegend
[12846] € **35,80**



SOMMER TIPP ! ▼

SPORTVERGASER FÜR 640ER ENDURO/SUPERMOTO/DUKE II/ ADVENTURE

Der „Klassiker“ Dellorto hat mit der 640er eine deutlich aggressivere Charakteristik, Spontanität und Direktheit. Für Sporteinsätze sehr zu empfehlen, beispielsweise kann der Schieber bei Offroadsprüngen und Waschbrett nicht von alleine schließen. Die Supermoto hängt einfach direkter am Gas. Auf Grund seiner einfachen Bauweise ist der Dellorto dann auch gut zu manipulieren. Bei Bestellung bitte Einsatzzweck und Fahrzeugtyp/ Baujahr und Endschalldämpfer angeben.

[6954] € **250,00**

Je nach KTM Typ werden Gasgriff, Gaszug, Chokezug und Ansauggummis benötigt. Es lohnt aber, diese Charakteristik zu erfahren.

Und wenn das Budget passt, geht es noch besser: der Keihin 41 Flachschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe ist der effektivste Vergaser für eine 640er, sh. auch Kapitel Tuning.



5 DELLORTO TEILE

SOMMER TIPP ! ▼

Bei großvolumigen Einzylindern (und das ist natürlich Ihre LC4), erfolgt durch Schwingungen der Gassäule/Ansaugstöße ein Verschleiß an Vergasernadel und Nadeldüse. Unerklärlicher Benzinmehrerverbrauch und/oder Heißstartprobleme können in einer verschlissenen und damit nicht mehr maßhaltigen Nadel und Nadeldüse begründet sein. Nach einer Laufleistung von 20.000 KM (bei Offroadeinsatz auch weniger) müssen diese Teile überprüft und ggfs. erneuert werden.

NADELDÜSE FÜR LC4

(ist auf jedenfall ein Verschleißteil)
z.B.: DR 268, DR 270, DR 272 à € **19,60**

DÜSENNADEL FÜR LC4

(Verschleißteil) [1279] € **9,10**

DÜSENNADELCLIP

[731] € **1,80**

HAUPTDÜSEN

von 120 - 225 in praxisgerechten Abstufungen,
z.B.: 185, 188, 190, 192, 195, 198,
200, 205 etc. à € **2,95**

SOMMER TIPP ! ▼

STANDARDBEDÜSUNGS- ALTERNATIVEN

der verschiedenen 4 Takt Modelle für verschiedene Sporteinsatzzwecke finden Sie unter Tuning.

LEERLAUFDÜSEN

von 31 - 65 in 2er bzw. 3er Schritten sortiert, empfehlenswert zusätzlich 42 (Afrikafahrer) und 48 (extreme Wintertemperaturen)

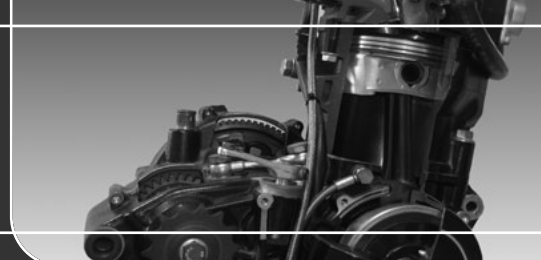
à € **2,80**

STARTERDÜSE

[2897] € **4,65**



VERGASER DELLORTO TEILE UND TIPPS



SCHWIMMER

8,5 G Version [2856] € 18,10

DÜSENSTOCK

zur Aufnahme der
Hauptdüse [2866] € 7,15

ANTISCHWALLBLECH

rund [1340] € 2,30

CHOKEKOLBEN

[2896] € 2,15

VERGASEREINLAUFBOGEN

(ca.90-Grad-Anschlussstück) zur
Aufnahme des Zuges [5118] € 8,20

VERGASERDICHTUNGSSATZ DELLORTO

Er besteht aus allen Vergaserdichtungen & O-Ringen für den Dellorto-Vergaser. (36er, 38er und 40er, mit und ohne Beschleunigerpumpe).

Der Dichtungssatz ist besonders für ältere Baujahre zu empfehlen, da die O-Ringe und Dichtungen einem Alterungsprozess unterliegen.

[3220] € 14,20

SOLLTE DER SCHIEBER VERSCHLISSEN SEIN, MUSS KEIN NEUER VERGASER GEKAUFT WERDEN

GASSCHIEBER PHM 40, MESSING

[9446] € 75,00

VERGASERMANSCHETTE

zum Luftfilterkasten
Ab Modelljahr 1995 [3051] € 5,25

Vorherige Modelljahre bitte anfragen

ANSAUGSTUTZENGUMMI

Vergaser - Zylinderkopf
[3463] € 14,05

VERGASERZÜGE

für die verschiedenen Modelljahre sind lieferbar

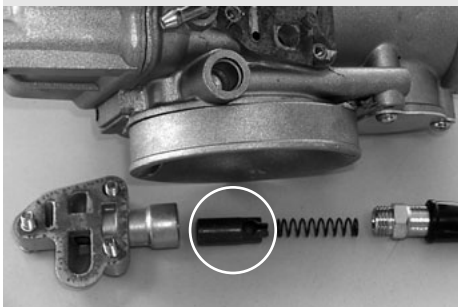


SOMMER TIPP ! ▼

DELLORTO MIT HEIßSTARTPHÄNOMEN

Heißstartprobleme sind ursächlich in einer zu fetten Abstimmung zu finden. Unabhängig von einer falschen GRS Einstellung, verschlissener Nadeldüse... kann die Ursache auch ein teilaktivierter Choke (= erfolgte unkontrollierte Anfechtung) sein. Obwohl Sie den Chokehebel in die Schließposition zurückgelegt haben, schließt der Chokekolben (hinter linkem Deckel, Befestigung mit drei Schrauben) **NICHT VOLLSTÄNDIG**.

Unter dem Kolben kann sich Dreck, Sand... befinden oder der Kolben hat Riefen, verschleißt die Luftbohrung also nicht komplett. Also reinigen oder austauschen.



SOMMER TIPP ! ▼

EINSTELLUNG SCHWIMMER- NIVEAU DELLORTO

Bei z.B. nicht voll ausdrehendem Motor oder im obersten Bereich ruckelndem Motor kann/sollte auch der Benzinanschub kontrolliert werden. Dies kann wie im Dellorto Buch beschrieben ausgebaut oder zur schnelleren Kontrolle in eingebautem Zustand erfolgen: einfach Benzinahn schließen, Schwimmerkammer entfernen, Schwimmer nach oben drücken und den Benzinahn öffnen. Der weiße Schwimmer hat in der Mitte (horizontal) aus produktionstechnischen Gründen eine Presskante, welche wir nun zur Justage benutzen. Zweiter Bezugspunkt ist die Kante des Vergasergehäuses. Wird nun der Schwimmer abgesenkt, sollte bei Parallelität der Presskante der Vergaser tröpfeln, 1 mm nach Parallelität nach unten muss der Sprit komplett laufen. Sollte dieser Wert nicht annähernd erreicht werden, muss die kleine Zunge, welche das Schwimmernadelventil hält, in die richtige Position nachjustiert werden. Es muss mit Gefühl gearbeitet werden, da es sich um filigrane Teile handelt.

SOMMER TIPP ! ▼

AXIALSPIEL SCHWIMMER

Chemische und thermische Einflüsse am Schwimmer können zu einem „quellen“ des Schwimmers führen. Prüfen Sie bei Ihrem Dellorto das seitliche Axialspiel wie folgt: Nach Demontage der Schwimmerkammer (unterste Vergaserschraube, Schlüsselweite 21) den Schwimmer auf Leichtigkeit prüfen. Er muss sich leicht auf der Achse bewegen und ohne Probleme in seine Ausgangsstellung zurückfallen. Macht er dies nicht, Schwimmerachse herausziehen und den Rand der Kunststoffschwimmerarme so kürzen, dass das Axialspiel bis 0,8mm beträgt.

SOMMER TIPP ! ▼

ZERSTÄUBER DELLORTO

Oft hören wir in Telefonaten, dass ein Vergaser nach extremen Schlamm-/Wassereinsätzen gereinigt wurde, das Fahrzeug aber trotzdem nicht anspringt, obwohl die Leerlaufdüse gereinigt wurde. Hier wurde meist der Zerstäuber, welcher über der Leerlaufdüse sitzt ignoriert. Dieser ist nur in ausgebautem Zustand des Vergasers mit einem kleinen Schlitzschraubendreher zu demontieren. Es müssen dann einfach die seitlichen Bohrungen und die Zentralbohrung von Wasser und Dreck gereinigt werden. Gleichzeitig sollte die gesamte Bypassbohrung (auf Vergaserzeichnung (B) - drei Öffnungen) auf freien Durchgang geprüft werden.

SOMMER TIPP ! ▼

BE- UND ENTLÜFTUNGS- SCHLÄUCHE DELLORTO

Diese machen schon Sinn und dürfen nicht unkontrolliert und ungesichert verlegt werden, sondern wie serienmäßig beim 96/2001er Modell. Beide Schläuche knickfrei links außen am Rohr zur Stoßdämpferbefestigung mit Kabelbindern fixieren (nicht fest zuziehen). Die Schläuche dürfen nicht zusammen mit der Motorentlüftung in eine Box verlegt werden, der Druckaustausch kollidiert mit einer regulären Schwimmerkammerbefüllung.



VERGASER KEIHIN 4 TAKT TEILE



6 KEIHIN 4 TAKT TEILE – SMC/SXC 625 UND 660

**VERGASABSTIMMUNGSPLÄNE
FÜR VERSCHIEDENE SCHALL-
DÄMPFERVERSIONEN FINDEN SIE
IM KAPITEL TUNING**

VERGASERNADEL

Ein konkretes Verschleißteil

Beispiel OBEKR [11187] € **18,35**

NADELDÜSE KEIHIN

Auch hier ist langfristig ein Verschleiß
möglich

Für LC4 [10668] € **20,50**

LEERLAUFDÜSE 02

á € **9,90**

LEERLAUFDÜSE ab 2003

á € **6,90**

HAUPTDÜSE

á € **7,80**

PERMANENTE GEMISCH- REGULIERSCHRAUBE

Sehr empfehlenswert: sie bleibt im
Vergaser montiert. Die Einstellung ist
nun immer schnell und richtig per Hand
möglich.

Siehe auch Punkt 2 in diesem Kapitel.

Version Modelljahr 2003-2007

[12342] € **29,65**

Version Modelljahr 2000-2002

[14145] € **20,50**



SPEZIALWERKZEUG KEIHIN

zur Gemischeinstellung. Sinnvoll, wenn
mehrere KTM's eingesetzt werden.

[5741] € **37,60**

GEMISCHSCHRAUBE

Serie, mit O-Ring, Scheibe und Feder

[11367] € **10,75**

TUNING:

**DIE POWERBLADE VERSION FÜR
IHREN KEIHINVERGASER IST IM
KAPITEL TUNING BESCHRIEBEN.
BEI INTERESSE MAL ANSEHEN - ES
LOHNT SICH**

SOMMER TIPP ! ▼

JETZT KOMMT MAN AN DEN CHOKE

Wer an seiner LC4 mit Keihinvergaser
einen großen Tank montiert hat, kann den
Choke nur wie bei einer „Operation“
bedienen. Neu ist eine Verlegung der
Chokebedienung mittels einer ca 20 cm
Verlängerung. Der Chokeknopf kann hier-
mit z.B. an der Kettenspannerschraube
platziert werden, andere Platzierungen
sind natürlich auch möglich.

Keihin Choke unten liegend

[19226] € **79,00**



VERGASERMANSCHETTE

Zum Luftfilterkasten LC4 625 + 660

[3051] € **5,25**

ANSAUGSTUTZENGUMMI

Vergaser - Zylinderkopf 625 + 660

[8622] € **18,90**

UND FÜR DIE OPTIK – ORANGE VERGASERÜBERLAUFSCHLÄUCHE

Für Keihin, ca 3 Meter [18503] € **17,85**

7 KEIHIN 4 TAKT TEILE – EXC/SX

Eine Vergaserquerschnittzeichnung finden
Sie unter Punkt 2 in diesem Kapitel und
modelljahrspezifisch in Ihrem Motorteile-
katalog. Ein konkretes Verschleißteil ist die
aluminiumlegierte Düsenadel.

Auch bei geringstem Verschleiß ist der
Austausch ratsam (z.B. 1 x jährlich), da sie
auf 1/1000mm gefertigt sind. Vergaser-
nadeln für Ihren Hubraum und Modelljahr
sind lieferbar. Bitte modellspezifisch bestellen.

NADELDÜSE

Mögliches Verschleißteil, für alle Keihin 4T
Vergaser EXC/SX/SMR/SXS ab Modell-
jahr 2002

(außer SXF 450+ 250 EXC02)

[10668] € **20,50**

LEERLAUFDÜSE 2000-02

á € **9,90**

LEERLAUFDÜSE 2003-07

á € **6,90**

HAUPTDÜSE

á € **7,80**

PERMANENTE GEMISCH- REGULIERSCHRAUBE

Diese bleibt im Vergaser. Die Einstellung ist nun
immer schnell und richtig per Hand möglich.

Version Modelljahr 2003-07

[12342] € **29,65**

Version Modelljahr 2000-02

[14145] € **20,50**

SPEZIALWERKZEUG KEIHIN

zur Gemischeinstellung. Sinnvoll, wenn
mehrere KTM's eingesetzt werden.

[5741] € **37,60**

TUNING:

**DIE POWERBLADE VERSION FÜR
IHREN KEIHINVERGASER IST IM
KAPITEL TUNING BESCHRIEBEN.
BEI INTERESSE MAL ANSEHEN - ES
LOHNT SICH.**

TANKBELÜFTUNGSVENTIL ALUMINIUM

Wird zwischen den Entlüftungsschlauch am
Tankdeckel gesteckt, arbeitet praktisch wie ein
Rückschlagventil und verhindert in erster Linie
ein Auslaufen des Tanks nach einem Sturz.

[11017] € **10,00**





VERGASER KEIHIN 4 TAKT TEILE



ALUMINIUM ORANGE ELOXIERT

Bei kurz abgetrenntem Entlüftungsschlauch wird diese attraktive Kappe aufgesteckt

[20720] € 9,80



SOMMER TIPP ! ▼

MOTOR BE-/ ENTLÜFTUNG VOM VERGASER „WEGGELEGT“

Serienmäßig führt die Gehäuse Be-/ Entlüftung der ECX Racing zum Ansaugtrakt zwischen Vergaser und Luftfilterkasten. Bei zu hohem Ölstand im Motor kann Motoröl in den Ansaugtrakt gelangen. Oder auch sehr unangenehm: beim Kopfstand erfolgt möglicher Ölverlust in den Ansaugtrakt. Das kostet im Wettbewerb zusätzlich Zeit. Aus diesem Grund wird der Entlüftungsschlauch nach außen, wie bei vielen Werksmaschinen, verlegt.

EXC MODELLJAHR 2000 - 2005

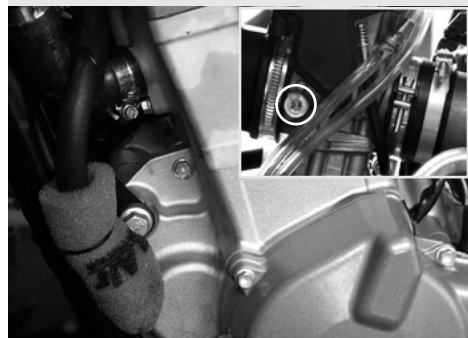
Ein Umbaukit besteht aus neuem Aluminiumansaugsutzen mit stabiler Karkasse, Schrauben und sehr interessant: ein Filter für den herausgelegten Entlüftungsschlauch.

2000 - 05 [11190] € 42,00

EXC MODELLJAHR AB 2006

Diese Ausführung besteht aus einer Vergaserverschlusschraube und dem SchlauchentlüftungsfILTER.

2006 [18520] € 10,00



SOMMER TIPP ! ▼

EXC RACING/SX GASZUG

Bitte auf ausreichendes Leerspiel des Öffner- und Schließerzuges achten, ein zu großes Spiel kann die Lebensdauer reduzieren.

ENTLÜFTUNGSSCHLAUCH

Orange für Keihinvergaser, 10ft/3 Meter
[18503] € 17,85

ANSAUGSTUTZENGUMMI

Vergaser - Zylinderkopf

EXC RACING/SX RACING

Modelljahr 2000 - 02

[5536] € 4,45

Modelljahr 2003 - 06

[14525] € 3,75

VERGASERZÜGE

Verschiedener Modelljahre sind lieferbar. Ihr Modelljahr erkennen Sie immer an der ersten Nummer der Motornummer. (6...= Modelljahr 2006).

Bitte kontrollieren Sie bei jeder Tankdemontage die regelkonforme Funktion der Züge. Besonders der Schließer MUSS eine einwandfreie Funktion haben.





VERGASER

KEIHIN 2 TAKT TEILE | VERGASER ALLGEMEIN



8 KEIHIN 2 TAKT TEILE – EXC/SX

Zur richtigen Abstimmung Ihres 2-Takters für unterschiedliche Höhen und Temperaturen finden Sie auf den letzten Seiten Ihrer Bedienungsanleitung eine detaillierte Abstimmungstabelle, diese ist sehr hilfreich.

Sollte der Plan nicht mehr greifbar sein, kann er unter Angabe einer Faxnummer oder per Email angefordert werden.

Konkretes Verschleißteil ist die aluminiumlegierte Vergasernadel. (Bei einer Bestellung bitte Modelltyp und Modelljahr angeben) Sie darf keine Riefen oder Kanten aufweisen. Ein Austausch ist dann oder auch nur bei geringstem Verschleißindruck absolut ratsam. Leerlauf- und Hauptdüsen, Chokeeinheiten, Membrane... für Ihre KTM sind lieferbar. Bitte unter Angabe des Hubraumes und des Modelljahres (1. Nummer der Motornummer) bestellen.

SOMMER TIPP ! ▼

Bei jeder Tankdemontage muss der Festsitz des Verbindungsgummis Vergaser - Luftfilterkasten geprüft werden. Bei älteren Modellen ist der Zustand des Gummis auf Risse oder Brüchigkeit zu überprüfen. Wenn der 2 Takter Sand, Dreck oder Wasser zieht, sind die Konsequenzen drastisch und teuer

9 VERGASERTEILE

SOMMER TIPP ! ▼

BANAL - ABER WICHTIG

Bei älteren oder Plastikbenzinschläuchen kann es eine Querschnittsreduzierung durch einen Knick geben. Das Fahrzeug ruckelt also im oberen Bereich und ist auch mit großem Bedüsungsaufwand nicht „zum Rennen“ zu bewegen. Problem ist oft ein nicht knickfrei verlegter Benzinschlauch vom Benzinahn zum Vergaser.

SHELL BENZINZUSATZ FUEL SYSTEM PROTECTOR

Spezielles Additiv zur Beimischung in den Kraftstoff. Besonders einzusetzen bei längeren Standzeiten des Motorrades. Vermeidet Verharzungen des Kraftstoffes im Vergaser, schützt den Tank vor Korrosion und Ablagerungen. Verzögert das Absetzen von Wasser im Tank.

50 ml [15615] € 6,95

BENZINSCHLAUCH

Schwarz, für alle KTM-Modelle. Innendurchmesser 7,2 mm.

1 Meter [13468] € 4,60

CLIPSE wie serienmäßig montiert

à [3065] € 0,35

SCHLAUCHSCHELLE

für Schlauch 7,2 mm à [12856] € 1,65

BENZINSCHLAUCH

Schwarz, gewebeummantelt. Innendurchmesser 7,5 mm.

1 Meter [13469] € 8,20

CLIPSE für Gewebeummantelten

Schlauch 7,5 mm [3199] à € 0,60

SOMMER TIPP ! ▼

DÜSENTAUSCH

Für die kleinen Vergaserdüsen gibt es keine Anzugsdrehmomente. Wichtig ist, dass diese nicht „angeknallt werden“. Es wird 1. mit Feingewinde gearbeitet und 2. mit der Materialkombination Messing und Alu. Ein Lösen nach längerer Zeit kann dann kritisch werden. Düsen werden mit Erfahrung „angeploppt“, d.h. wenn der Anschlag „mit plopp“ erreicht ist, nicht weiter andrehen. Letztendlich wäre es einfacher eine Düse neu einzusetzen, als einen neuen Vergaser kaufen zu müssen.

BENZINSCHLAUCH

Innendurchmesser 5 mm. Für Tankbelüftung, Vergaserüberlauf, Unterdruckanschluss.

1 Meter [4863] € 2,15

ENTLÜFTUNGSSCHLAUCH

Orange für Keihinvergasers

10ft/3 Meter [18503] € 17,85

VERGASERÜBERLAUFSCHLAUCH

Mikuni 640, 3x5 mm [15699] € 1,00

SCHNELLTRENNKUPPLUNG

für Benzinschlauch 7,2 + 7,5mm

[8398] € 23,60

SOMMER TIPP ! ▼

VERGASERANSCHLÜSSE

Der Gummistutzen vom Vergaser zum Zylinderkopf (hohe Temperaturen) und zum Luftfilterkasten sollten bei älteren Modellen genau kontrolliert werden.

Beim Zusammendrücken des Verbindungsschlauches zum Luftfilterkasten dürfen keine Risse auftreten, nach entfernen der Schellen dürfen an der Sitzfläche keine Risse erkennbar sein.

Im Rahmen von Eigeninspektionen sollten die Kontrollen zum Arbeitsablauf gehören.

TANKBELÜFTUNGSVENTIL ALUMINIUM

Wird zwischen den Entlüftungsschlauch am Tankdeckel gesteckt, arbeitet praktisch wie ein Rückschlagventil und verhindert das Auslaufen des Tanks,

[11017] € 10,00

ALUMINIUM ORANGE ELOXIERT

Bei kurz abgetrenntem Entlüftungsschlauch wird diese attraktive Kappe aufgesteckt

[20720] € 9,80



VERGASER VERGASER ALLGEMEIN



SOMMER TIPP ! ▼

BENZINHAHN BEI KTM EINZYLINDERN

Der (die) Benzinhahn(e) sollen, wie in der Betriebsanleitung vorgegeben, bei Nichtbenutzung geschlossen werden. Sollte mal eine Nichtfunktion des Schwimmers vorliegen, wäre eine Benzinlache auf dem Boden brandgefährlich und ökologisch bedenklich. Beim 4 Takter kann zusätzlich Ölverdünnung durch Benzin erfolgen, welche eine Reduzierung der Motorlebensdauer zur Folge hat.

