

# Schiebervergaser Dell'Orto PHM 40 SD

<b>LC4 Adventure</b> Bj. 97 - 99	<b>Originalzustand</b> 37 kW		<b>Sommer KTM</b> Serien-Tuning		<b>Sommer KTM</b> Leistungskit
Leerlaufdrehzahl	1400 - 1500 U/min		1500 ± 50 U/min		
- Einstellschraube	ca. 3 Umdr. offen				
LD	45		45		
- sehr kalt	(50)		48 (bis ≈ 0°C)		
- sehr warm	(38)		42 (ab ≈ 25°C)		
GES	ca. 1,5 Umdr. offen		a) magerer: +UZS ☺		b) fetter: -UZS ☹
Starterdüse *	55 - fette Abstimmung (50, 45)		45 mit Zerstäuberbohrungen unten am O-Ring		
Gasschieber	Ø 40 mm		Drosselung auf 25kW: Schieberanschlag 28mm		
DN	K 51		Montage im Schieber: Gabelschlüssel SW 10		
- ClipPosition (1- 4)	<b>640 LC4</b> 4. v. o.	<b>620 EGS</b> 3. v. o.	3. von oben		(2. v. o. bei sehr großer Höhe, Temperatur)
ND (Zerstäuber)	DR 268	DR 270	DR 268	DR 270	DR 270
HD	155   160 (155) 155 - magere Abstimmung		160 - 170	170	188 - 192
Düsenstock	<b>SW 12</b>		Hier möglichst keine Gabelschlüssel verwenden!		
Nadelventil	300		<b>SW 9</b>		
Schwimmer	8,5 (6,5) Gramm		8,5 Gramm für 4T (nur dieser geht wirklich gut)		
- Axialspiel	bis 0,8 mm		Rändelung auf der Achse nur minimal einpressen!		
- Kammer	Verschlusschraube : <b>SW 21</b> oder auch <b>22</b>				
Benzinschlauch mit Gewebe	7,5 / 12,5 mm		Filter-Einsatz direkt hinter Zulauf: SW 10		
PVC-Schläuche für Be- und Entlüftung	5 / 8 mm 3 / 6 mm		Benzin aus den Schläuchen sollte nicht auf die Schwingen- oder Federbeinlager tropfen.		
<b>Luftfilterkasten</b> (Deckel seitlich)	Serie, mit Schnorchel		Serie, mit Sch.   ohne Sch.		Seitendeckel mit Öffnung **
<b>Schalldämpfer</b>	HGS3	2 x A1	HGS3	Sport	Sport
<b>Sprit-Verbrauch</b> Liter/100 Km	ca. 5,8	4,2 - 9	4,5 - 7,5	ca. +0,5	

12 / 2004 - www.sandclub.org -

\* Nach längerer Standzeit kann es hilfreich sein, die LC4 vor dem Anlassen kurz auf die **linke Seite** zu kippen, damit neues zündfähiges Benzin in die Starterdüse gelangt.

\*\* Hier verbessert der Schnorchel das Fahren im **mittleren** Drehzahlbereich.  
Ohne Schnorchel gibt's etwas mehr Leistung im **oberen** Drehzahlbereich.  
Der offene Seitendeckel ist für sandige Strecken nicht empfehlenswert.

Sportschalldämpfer möglichst ohne Sekundärluftsystem (SLS) fahren.  
Erhöhte Abgastemperaturen führen sonst eher zum Verlust von Dämmstoff.  
> CO-Gehalt im Abgas: max. 4,5 Vol-% im Leerlauf (ab 01.04.06) <



### **EinStellung Schwimmer-Niveau Dellorto**

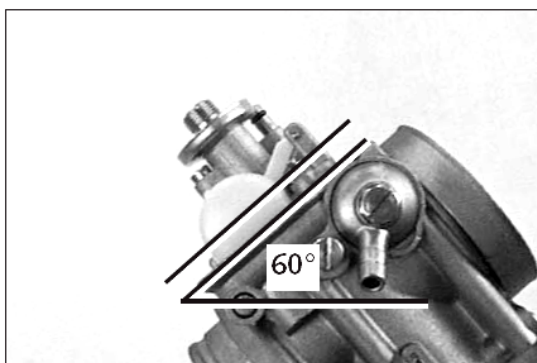
Bei z.B. nicht voll ausdrehendem Motor oder im obersten Bereich ruckelndem Motor kann/sollte auch der Benzinnachschub kontrolliert werden. Dies kann wie im Dellorto Buch beschrieben ausgebaut oder zur schnelleren Kontrolle in eingebautem Zustand erfolgen: einfach Benzinhahn schließen, Schwimmerkammer entfernen, Schwimmer nach oben drücken und den Benzinhahn 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 Schwimbernadelventil hält, in die richtige Position nachjustiert werden. Es muss mit Gefühl gearbeitet werden, da es sich um filigrane Teile handelt.

### **aus KTM-Reparaturanleitung**

Vergaser ca. 60° schräg stellen, damit die Feder im Schwimbernadelventil nicht zusammengedrückt wird.

In dieser Stellung soll die Kante am Schwimmer parallel zur Dichtfläche des Schwimmergehäuses sein.



### **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 Leichtgängigkeit. 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.



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

Unerklärlicher Benzinmehrverbrauch 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.

### **Wirkungsbereiche [%]**

