

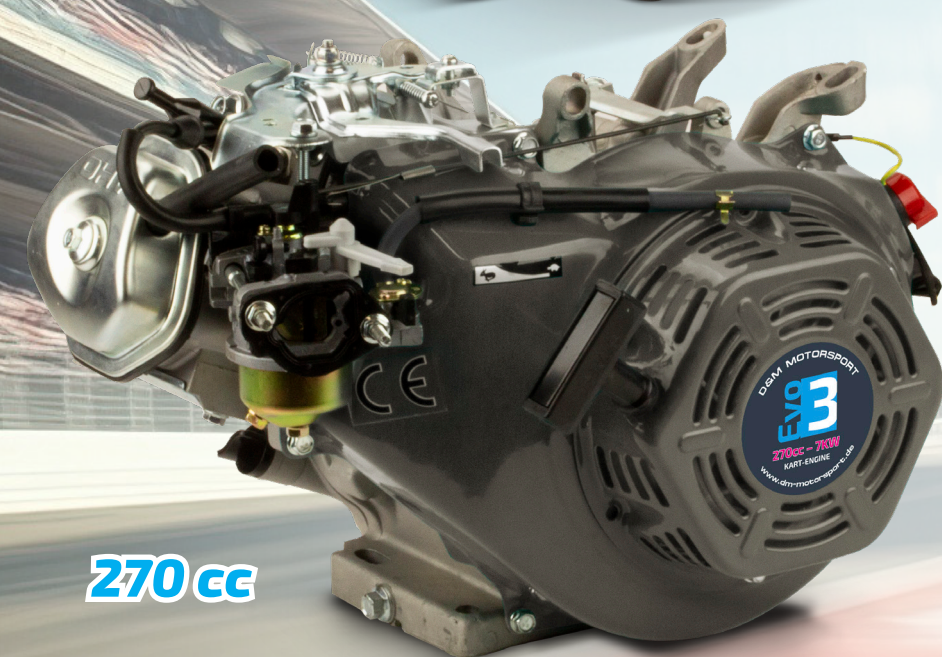
Technische Daten	D&M 200-3	D&M 270-3	D&M 390-3
Motortyp	4-Takt OHV Benzinmotor; 1-Zylinder; Luftgekühlt; mit Zugstarter		
Entwicklungsstand: EVO 3	Pleuel mit Lagerschalen / optimierte Kurbelwelle / Ventile Keilgesichert		
Bohrung x Hub	68 x 54 mm	77 x 58 mm	88 x 64 mm
Hubraum	196 cm ³	270 cm ³	389 cm ³
Verdichtung	8,5 : 1	8,2 : 1	8,0 : 1
Leistung bei UPM	4,8 kW (6.5 HP) / 3600Upm	6,6 kW (9,0 HP) / 3600Upm	9,6 kW (13HP) / 3600Upm
Max. Drehmoment	13,2Nm/1,35mkg/2500Upm	19,1Nm/1,95mkg/2500Upm	26,5Nm/2,7mkg/2500Upm
Drehzahlbegrenzer	3600 Upm	3600 Upm	3600 Upm
Zündsystem	Kontaklose Transistorzündung (TCL)		
Motorenöl / -Füllmenge	10W-40 / 0.6 L	10W-40 / 1.1 L	10W-40 / 1.1 L
Abmessungen (LxBxH)	46.5 x 40.5 x 34 cm	54.5 x 45.5 x 39.5 cm	54.5 x 5.5 x 39.5 cm
Trockengewicht	12 kg	20 kg	25 kg
Kurbelwelle Ø	20,0 mm	25,0 mm	25,0 mm
Anzugs-Drehmoment Zyl.-Kopfschrauben	23 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm
Ventilspiel Ein- / Auslass	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm

Technical Data	D&M 200-3	D&M 270-3	D&M 390-3
Enging Model	4-stroke OHV petrol engine; 1-cylinder; air-cooled; with recoil starter		
EVO 3	Connection rod incl. bearing shells / valve lock protection		
Bore x Stroke	68 x 54 mm	77 x 58 mm	88 x 64 mm
Displacement	196 cm ³	270 cm ³	389 cm ³
Compression	8,5 : 1	8,2 : 1	8,0 : 1
Power at Rpm	4,8 kW (6.5 HP) / 3600Upm	6,6 kW (9,0 HP) / 3600Upm	9,6 kW (13HP) / 3600Upm
Max. torque	13,2Nm/1,35mkg/2500Upm	19,1Nm/1,95mkg/2500Upm	26,5Nm/2,7mkg/2500Upm
Rev limiter	3600 Upm	3600 Upm	3600 Upm
Ignition System	Non-contact Transistrized Ignition (TCL)		
Engine oil / - capacity	10W-40 / 0.6 L	10W-40 / 1.1 L	10W-40 / 1.1 L
Dimension (LxWxH)	46.5 x 40.5 x 34 cm	54.5 x 45.5 x 39.5 cm	54.5 x 5.5 x 39.5 cm
Dry weight	12 kg	20 kg	25 kg
Crankshaft Ø	20,0 mm	25,0 mm	25,0 mm
Torque of Zyl.-Head bolts	23 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm
Valve clearance intake / outlet"	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm

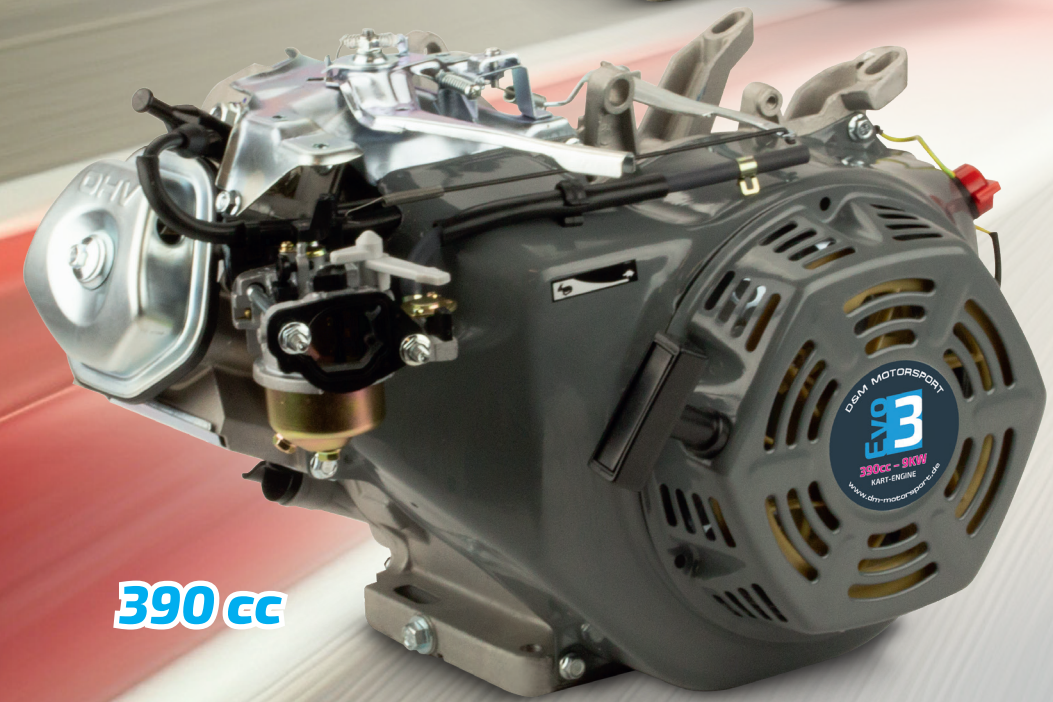
Specif. techniques	D&M 200-3	D&M 270-3	D&M 390-3
Type du moteur	Moteur à essence 4 temps OHV ; 1 cylindre ; air conditionné ; avec lanceur à rappe		
EVO 3	amélioré vilebrequin roulement de bielle / valve lock protection		
Alésage x course	68 x 54 mm	77 x 58 mm	88 x 64 mm
Cylindrée	196 cm ³	270 cm ³	389 cm ³
Taux de compression	8,5 : 1	8,2 : 1	8,0 : 1
Puissance	4,8 kW (6.5 HP) / 3600Upm	6,6 kW (9,0 HP) / 3600Upm	9,6 kW (13HP) / 3600Upm
Couple maximum	13,2Nm/1,35mkg/2500Upm	19,1Nm/1,95mkg/2500Upm	26,5Nm/2,7mkg/2500Upm
limiteur de régime	3600 Upm	3600 Upm	3600 Upm
Système d'allumage	Non-contact Transistrized Ignition (TCL)		
huile moteur / - capacité	10W-40 / 0.6 L	10W-40 / 1.1 L	10W-40 / 1.1 L
Dimensions (L x l x H)	46.5 x 40.5 x 34 cm	54.5 x 45.5 x 39.5 cm	54.5 x 5.5 x 39.5 cm
Poids à sec	12 kg	20 kg	25 kg
vilebrequin Ø	20,0 mm	25,0 mm	25,0 mm
Couple de serrage Vis culasse	23 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm	34 +/- 2 Nm
"jeu des soupapes entrée / sortie"	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm	0,10 mm / 0,15 mm



200 cc



270 cc



390 cc



Unsere **D&M** 4-Takt Kart-Motoren wurden von uns ständig für den harten Einsatz im Kartsport weiterentwickelt. Im aktuellen **Evo 3 Motor** sorgen die **verbesserte Kurbelwelle** mit **gelagerten Pleueln** sowie **keilgesicherte Ventile** für eine optimale Leistung und eine besonders **lange Lebensdauer**.

Unsere Motoren sind weltweit auf vielen Kartbahnen erfolgreich im Einsatz. Sämtliche Ersatz- und Verschleißteile haben wir jederzeit ab Lager lieferbar. Auch bieten wir Ersatzteil-Kits an um unsere **D&M** Motoren bis Baujahr 2018 auf den eusten Stand nachzurüsten.

Selbstverständlich erhalten Sie bei uns auch die passenden Ölbadkupplungen für den DM200cc und DM270cc Motor, sowie die Suco Trockenkupplungen, passend für alle drei **D&M** Motoren.



Our **D&M** 4-stroke kart engines have been continuously developed by us for the tough use in karting. In the current **Evo 3 engine**, the **improved crankshaft** with **bearing connecting rods** and **wedge-locked valves** ensure optimum performance and an **extra long durability**.

Our engines are used successfully on many go-kart tracks around the world. We have all spare and wear parts available from stock. We also offer spare part kits to upgrade our **D&M** engines up to 2018.

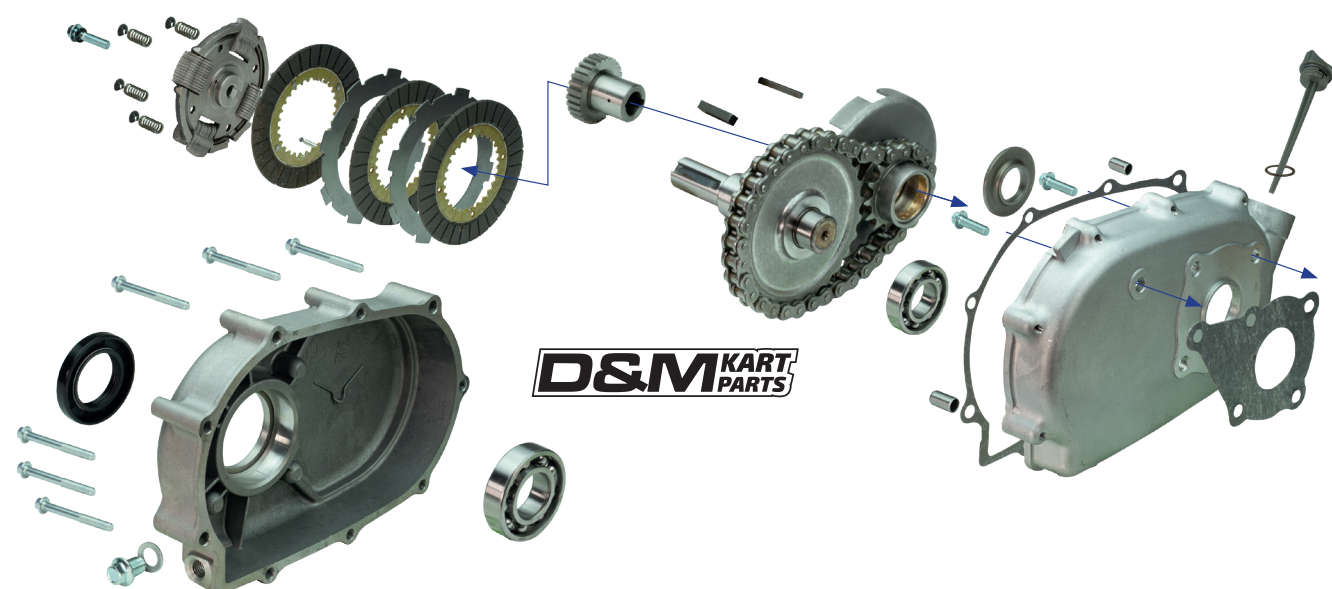
Of course, we also offer the matching oil bath clutches for the DM200cc and DM270cc engines, as well as the Suco dry clutches, suitable for all three **D&M** engines.



Nos **D&M** moteurs de kart 4 temps ont été continuellement développés par nos soins pour une utilisation intensive en karting. Dans le **moteur Evo 3** actuel, le **vilebrequin amélioré** avec des **bielles de roulement** et des **soupapes verrouillées par coin** assure des performances optimales et une **durée de vie extra longue**.

Nos moteurs sont utilisés avec succès sur de nombreuses pistes de karting à travers le monde. Nous avons toutes les pièces de rechange et d'usure disponibles en stock. Nous proposons également des kits de pièces détachées pour mettre à niveau nos moteurs **D&M** jusqu'en 2018.

Bien entendu, nous proposons également les embrayages à bain d'huile adaptés aux moteurs DM200cc et DM270cc, ainsi que les embrayages à sec Suco, adaptés aux trois moteurs **D&M**.



🇩🇪 Motoren und Getriebeöl
Empfehlung für alle DM
Motoren und Ölbadkupplungen

Motoren:

Für unsere Motoren empfehlen wir Motorenöl **10W40** auf Mineralbasis. Welches wir ab sofort auch im Lieferprogramm haben. Wir weisen sie darauf hin, dass neue Motoren im Idealfall ½ Stunde vor Inbetriebnahme auf der Strecke ohne Last einlaufen sollten. Danach sollte ein Ölwechsel vornehmen werden.

Weiter gilt die nächsten Ölwechsel recht frühzeitig zu machen. Die silbrig glänzenden Teilchen im Öl dienen als Information für Ölwechselintervalle. Der Abrieb kommt von den nicht gehärteten Zahnradern, die sich polieren und mit zunehmender Zeit kaum noch Abrieb erzeugen.

Nach der Einlaufzeit sollte das Öl aber auch nicht länger als 1 Woche im Fahrbetrieb bleiben!

Bei Motoren im Sporteinsatz sollte es ggf. noch häufiger gewechselt werden.

Ölbadkupplungen:

Die Ölbadkupplungen vertragen ebenfalls Motoröl **10W40** auf Mineralbasis. Wir empfehlen ihnen aber ATF-Öl zu nehmen (ebenfalls im Lieferprogramm enthalten). Die Ölbadkupplungen trennen im kalten Betrieb besser mit unserem ATF-Öl. Wenn sie unsere Öle verwenden und unsere Empfehlungen für die Wechselintervalle einhalten, werden sie lange Freude an unseren Motoren haben.

Einschränkend müssen wir sagen, dass bei Motoren, bei denen der Drehzahlbegrenzer entfernt wurde, wir keine Gewährleistung übernehmen und keine Aussage über die Haltbarkeit treffen können.

🇬🇧 Engine and transmission
oil recommendation for
all DM engines and oil
bath clutches

Engines:

We recommend mineral-based **10W40** engine oil for our engines. Which we now also have in our in our delivery programme. We would like to point out that new engines should ideally be started half an hour before they are put into running gear. On the track without load. Afterwards, it is best to change the oil.

Furthermore, the next oil change should be carried out at an early stage. The shiny silver particles in the oil serve as information for oil change intervals. The abrasion comes from the non-hardened gears, which polish and produce hardly any abrasion over time.

After the running-in period, however, the oil should not remain in driving operation for longer than 1 week! For engines in sporting use, it should be changed even more frequently if necessary.

Oil bath clutches:

The oil bath clutches also tolerate mineral-based **10W40** engine oil. We recommend to use ATF oil (also included in the delivery programme). The oil bath clutches separate better cold with our ATF oil.

If you use our oils and follow our recommendations for the change intervals, you will enjoy our engines for a long time. We have to say that for engines where the rev limiter is removed, we do not assume any warranty and cannot make any statement about the durability.

🇫🇷 Recommandation d'huile
moteur et transmission pour
tous les DM et les embraya-
ges à bain d'huile

Moteurs : Nous recommandons une huile minérale **10W40** pour nos moteurs. Nous en disposons également dans notre programme de livraison. Nous attirons l'attention sur le fait que les nouveaux moteurs devraient idéalement être démarrés une demi-heure avant d'être mis en marche. Sur la voie sans charge. Ensuite, il est préférable de procéder à la vidange de l'huile.

En outre, la prochaine vidange devrait être effectuée à un stade précoce. Les particules d'argent brillantes présentes dans l'huile servent à indiquer les intervalles de vidange. L'abrasion provient des engrenages non trempés, qui se polissent et ne produisent pratiquement pas d'abrasion au fil du temps.

Après la période de rodage, l'huile ne doit pas rester en service plus d'une semaine ! Pour les moteurs à usage sportif, la vidange doit être encore plus fréquente si nécessaire.

Embrayages à bain d' : Les embrayages à bain d'huile supportent également l'huile moteur **10W40** à base minérale. Nous recommandons d'utiliser de l'huile ATF (également incluse dans le programme de livraison). Les embrayages à bain d'huile se séparent mieux à froid avec notre huile ATF.

Si vous utilisez nos huiles et suivez nos recommandations pour les intervalles de vidange, vous profiterez longtemps de nos moteurs. Nous devons préciser que pour les moteurs dont le limiteur de régime est supprimé, nous n'assumons aucune garantie et ne pouvons faire aucune déclaration quant à la durabilité.

41125055 | 10W-40 1 L
41130741 | 10W-40 5 L

Leichtlauf-Öl
Engine oil
Huile de moteur



41125691 | II D 1 L
ATF-Öl Dexron
ATF-oil trans Dexron
ATF-oil trans Dexron