

## ZU BEACHTEN VOR DER ERSTEN FAHRT

- 1) Doppelt prüfen: Vakuumleitungen, Benzinleitungen, Gaskabel, Klammern, Montagebolzen, Schlauch- und Drahtführung oder irgendwelche sonstigen Teile, die bei der Installation ausgebaut oder verändert wurden.
- 2) Drehen Sie den Benzinahn auf die Stellung "Dauerdurchlauf" (PRI) und prüfen Sie auf Lecks, während sich die Schwimmerkammern füllen.

## EINSTELLUNGEN VOR DER FAHRT VERGASER-SYNCHRONISIERUNG UND EINSTELLUNG DER GEMISCHREGULIERSCHRAUBE

Vergaser-Synchronisierung muss auf alle Fälle erfolgen. Stellen Sie die Leerlaufdrehzahl auf die werksseitig empfohlene Höhe. Wir schlagen vor, dass Sie dazu ein Quecksilber-Synchronisier-Gerät verwenden. Motorrad starten und auf normale Betriebstemperatur vorwärmen. Leerlauf-Drehzahl falls nötig nachstellen. Nach Beendigung der Synchronisierung prüfen Sie die Grundeinstellungen an den Gemischregulierschrauben. Drehen Sie jeweils eine Schraube langsam ein, bis dieser Zylinder aufhört zu arbeiten. An dem Punkt halten Sie an und drehen die Schraube etwas zurück, bis der Leerlauf ruhig ist. Führen Sie diesen Vorgang an dem/den anderen Zylinder(n) durch.

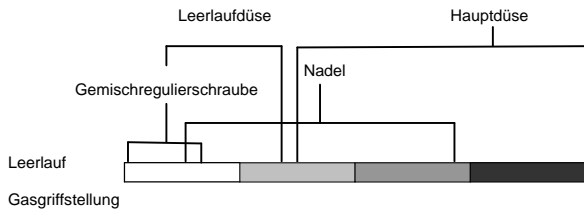
## ZU BEACHTEN

**MIT DEM DYNOJET KIT WIRD DIE ORIGINAL- EINSTELLUNG IHRES MOTORRADES NICHT GEÄNDERT. FALLS IHR MOTOR NICHT ANSPRINGT ODER NICHT IM LEERLAUF LÄUFT, HALTEN SIE EIN. GEHEN SIE DIREKT ZUM ABSCHNITT "PROBLEME BEIM STARTEN UND LEERLAUF".**

## ZU BEACHTEN VOR DER ERSTEN FAHRT

- 1) Motor starten, Lenker von einem Anschlag bis zum anderen drehen, um sicherzustellen, dass die Gaskabel richtig geführt worden sind.
- 2) Ein- oder zweimal kurz Gas geben, um sicherzustellen, dass das Drosselklappengestänge nicht verklemt ist.
- 3) Prüfen Sie, dass der Motorabstellschalter (Kill switch) richtig funktioniert.

## RICHTIGER LEERLAUF VOR EINBAU DIESES DÜSENKITS IST VORAUSSETZUNG



## PROBLEME BEI REISE-GESCHWINDIGKEIT (konstante Gasstellung)

6.
  - **A Motor spricht auf Öffnen der Drosselklappen über den Leerlauf hinaus nicht an**
  - **B Motor nimmt Gas an in Leerlauf, aber nicht beim fahrenden Motorrad**
  - **C Motor reagiert einwandfrei bezüglich Symptomen A und B, läuft aber unruhig bei geöffneter Drosselklappe bei konstanter Geschwindigkeit**
  - **D Motor reagiert einwandfrei bezüglich Symptomen A, B und C, beschleunigt aber nicht**

Prüfen Sie, ob die Hauptdüsen wirklich durchgebohrt sind. Prüfen Sie, ob alle normalen Distanzstücke der Düsenadeln in der von Dynojet geforderten Reihenfolge sind. Prüfen Sie, dass sich die Schieber frei bewegen und dass die Gummimembranen richtig in ihrer Nut liegen. Prüfen Sie, dass Ihr Motorrad dem Typ auf dem Datenblatt entspricht: Baujahr, Modell und Stufe 1 oder 3. Falls Sie einen Original-Luftfilterkasten oder einzelne BMC / K&N Filter eingebaut haben, MODIFIZIEREN SIE DAS ANSAUGSYSTEM NUR SO, WIE ES IN DER KIT-ANLEITUNG BESCHRIEBEN IST. Alle anderen als die von Dynojet beschriebenen Änderungen werden Ihre Grundeinstellungen verändern. Falls Sie etwas anderes als BMC / K&N Filter verwenden, testen Sie mit Original-Filter. Achten Sie darauf, dass die Schwimmerkammer-Entlüftungsschläuche entfernt sind (**gilt nicht für Air Box Modelle**). Wenn die obigen Punkte geprüft wurden und zufriedenstellend ausfallen, stellen Sie die Nadel jeweils um eine Rille höher (d.h. fetter). Bei diesen Symptomen ist es nicht ungewöhnlich, die Nadel um 2 Rillen oder mehr zu erhöhen.

### 7. Vollgas bei 2000 U<sub>P</sub>M, Motor stockt, verbessert sich über 4000 U<sub>P</sub>M

Dies tritt vornehmlich dann auf, wenn der Motor ziemlich viel Ventilüberschneidung hat, besonders ausgeprägt bei Motorrädern wie Yamaha Genesis oder Kawasaki ZX-10, um nur die schwierigsten zu nennen. Dieses Problem der Ventilüberschneidung wird von Seiten der Fabrik durch besondere Auspuffsysteme bewältigt, wie das Yamaha EXUP-System. Auf der Vergaserseite werden kräftige Schieberfedern und kleine Schieber-Hublöcher verwendet. Änderungen am Auspuff oder den Vergasern bereiten in den meisten Fällen keine Schwierigkeiten. Ändert man jedoch beides, so tritt das Problem auf. Das Ergebnis ist bessere Leistung bei hoher Drehzahl, jedoch Verlust im Teillastbereich. Prüfen Sie daher folgende Punkte, um den Kompromiss zu minimieren. Sind die Schwimmerkammer-Entlüftungsschläuche entfernt (**gilt nicht für Air Box Modelle**). Prüfen Sie auf übereinstimmende Schwimmerstandeinstellung zwischen den Vergasern. Prüfen Sie, dass der Schalldämpfer grösser als Original ist. Berücksichtigen Sie, dass die meisten Original-Anlagen zwei Auspufftöpfe besitzen. Sie können den Schieber mit den Original-Federn verlangsamen oder die Nadel magerer stellen, werden dadurch aber an Beschleunigung einbüßen. Diesem Problem beizukommen, wenn das EXUP-System entfernt ist, kann ein hoffnungsloses Unterfangen sein. Anpassen der Steuerzeiten und/oder des Zündzeitpunkts kann dieses Problem in manchen Fällen verbessern. Wenden Sie sich mit Ihrem Problem an Ihren Händler, einen Spezialisten oder an uns.

## BESCHLEUNIGUNGSPROBLEME

Die Fehlersuche in Bezug auf die Beschleunigungskurve ist die zeitraubendste Arbeit. Eine gute Faustregel ist: haben Sie ein Problem, wenn Sie mehr Leistung verlangen, so ist Ihr Gemisch fett. Haben Sie ein Problem, wenn Sie nicht nach mehr Leistung verlangen, so ist Ihr Gemisch zu mager. Bevor Sie also anfangen, Ihre Vergaser nachzustellen, prüfen Sie diese beiden, am häufigsten auftretenden Probleme. Der Düsensatz der Stufe 1 wurde mit einem saubereren Original-Filterelement entwickelt, nicht mit einem Nachrüstfilter. Nehmen Sie nicht einfach an, dass der Filter aus dem Zubehörmarkt dieselbe Strömung ermöglicht wie der Original-Filter. Prüfen Sie, dass die Ansaugluftmenge dem entspricht, wofür die Grundeinstellungen ausgelegt worden sind. Sehen Sie sich nun die Auspuffauslassgröße an. Hatte Ihre Original-Anlage zwei 25mm-Auslässe und Sie montieren eine 4-1 Anlage mit einem Auspuff-Auslass von 28mm, so werden Sie wahrscheinlich keine so gute Strömung erhalten wie mit den Original-Töpfen. Entfernen Sie einfach den Schalldämpfer-Einsatz und prüfen Sie nochmals. Prüfen der Ansaug- und Auspuffströmung ist der Schlüssel zur einwandfreien Installation.

### 8. Motor beschleunigt bis zum mittleren Bereich, hat ein Loch, stottert oder schaltet ab, bis Sie Gas wegnehmen. Dieses Problem tritt verstärkt auf, je höher der gewählte Gang ist.

Überprüfen Sie die Grundeinstellung gemäss Ihrem Datenblatt. Zum Beispiel werden die Hauptdüsen der Stufe 1 für den Original-Luftfilterkasten verwendet. Die Hauptdüsen der Stufe 3 werden immer nur bei einzelnen K&N Filtern eingebaut. Prüfen Sie und sorgen Sie dafür, dass die Ansaug- und Auspuffströmung mit der von Dynojet beschriebenen übereinstimmt. Prüfen Sie auf richtigen Einbau der Teile, Distanzstücke unter der Nadel usw. wie von Dynojet empfohlen und dass Ihre Nadeln und Hauptdüsen alle zueinander passen und richtig bearbeitet sind. Achten Sie darauf, dass Sie die Schwimmerkammer-Entlüftungsschläuche entfernt haben (**gilt nicht für Air Box Modelle**). Wenn die obigen Punkte geprüft wurden und zufriedenstellend ausfallen, bringen Sie die Nadel herab, um ein kleines Loch oder ein Stottern zu beheben. Bringen Sie die Nadel UND die Hauptdüse herab, um ein noch ausgeprägteres Problem zu beheben.

### 9. Motor beschleunigt wohl bis zum roten Bereich, Leistungskurve ist aber sehr flach, stockt zwischen Gangwechsel oder stellt gar ab.

Das Problem mag darin bestehen, dass der Motor zu fett oder zu mager läuft. Stellen Sie dies zunächst durch Anwendung folgender Methoden fest: Ist das Problem deutlicher bemerkbar, wenn der Motor kalt ist, haben Sie es mit einem mageren Gemisch zu tun. Verschlimmert sich das Problem, wenn der Motor heiss läuft, ist das Gemisch zu fett. Reduzieren Sie die Einlass-Öffnung am Luftfilterkasten stufenweise mit Abdeckband. Wird die Beschleunigung besser, haben Sie ein zu mageres Gemisch, wird sie noch schlechter, so läuft der Motor zu fett. Steht einmal fest, dass das Problem ein zu fettes oder zu mageres Gemisch ist, verändern Sie einfach die Hauptdüsen in der erforderlichen Richtung. Die Strömungscharakteristik von Dynojet-Hauptdüsen stimmt nicht mit der von Mikuni oder Keihin-Hauptdüsen überein (d.h. nur Original-Dynojet Düsen verwenden).

### 10. Motorrad funktioniert normal, ausser dass es knallt, wenn Sie Gas wegnehmen

Prüfen Sie, dass keine Vakuumlecks vorhanden sind. Prüfen Sie, dass keine Auspuff-Flansch oder Rohrdichtungen undicht geworden sind und damit Frischluft in den Auspuff gelangen. Wenn die obigen Punkte geprüft wurden und zufriedenstellend ausfallen, stellen Sie die Gemischregulierschraube auf etwas fetter, wobei darauf zu achten ist, dass Sie einen guten normalen Leerlauf beibehalten. Bei einigen Modellen mit Pulse-Air-System wird Frischluft in den Auspuff gepumpt. Prüfen Sie, ob hierin das Problem liegt, indem Sie momentan den Luftschlauch zustopfen, der zum Zylinderkopf führt.