

DYNOJET

E1183i.001

Solo modelli Italiani
1998-99 Honda VT 750 C2
American Classic Edition
Stage 1

STAGE 1:

Per moto di serie o lievemente preparate, con scatola filtro di serie, filtro di serie o filtro non originale. Compatibile anche con l'uso di un buon sistema di scarico non originale.
Filtro K&N # HA7500.

LISTA DELLE PARTI		
1	Getto del massimo	DJ102
1	Getto del massimo	DJ106
1	Getto del massimo	DJ110
2	Spilli conici	DNO111
4	Rondelle	DW0001
2	Clips	DE0001
1	Punta trapano	DD#42

Questo esempio di grafico mostra un tipico miglioramento con l'impiego di un kit Dynojet.

(Sheet 2)

Istruzioni di montaggio STAGE 1:

1. Rimuovere le saracinesche dai carburatori, rimuovere le molle. Avvitare una delle viti del coperchio del carburatore nel centro del supporto dello spillo ed estrarre la saracinesca con attenzione. Rimuovere gli spilli conici e i distanziatori di serie, tenendo conto dell'ordine di montaggio (Fig.A).
2. Con la punta DD#42 fornita, allargare il foro di alzata (Fig.A). Non allargare il foro dello spillo conico.
3. Installare gli spilli conici Dynojet fissando le clips alla 3^a scanalatura a partire dall'alto e utilizzando tutti i distanziatori di serie (Fig. A). Installare 2 rondelle Dynojet per ogni spillo al di sopra delle Clips.

NOTA : Dopo l'installazione delle saracinesche nei carburatori, controllare manualmente il corretto movimento delle saracinesche stesse prima di installare la scatola filtro.

4. Installare i getti del massimo Dynojet forniti.
Utilizzare il getto DJ102 per il cilindro anteriore e il getto DJ106 per il cilindro posteriore se si utilizza il sistema di scarico originale.
Utilizzare il getto DJ106 per il cilindro anteriore e il getto DJ110 per il cilindro posteriore se si utilizza uno scarico libero oppure collettori di scarico maggiorati.
Siate sicuri che il getto che state cambiando sia il getto del massimo.
5. Localizzare la vite di registro della miscela al minimo (Fig. B). Girare con attenzione la vite in senso orario sino al fondo corsa, poi in direzione opposta di 2 giri completi per il cilindro anteriore e 2 giri completi e ½ per il cilindro posteriore.