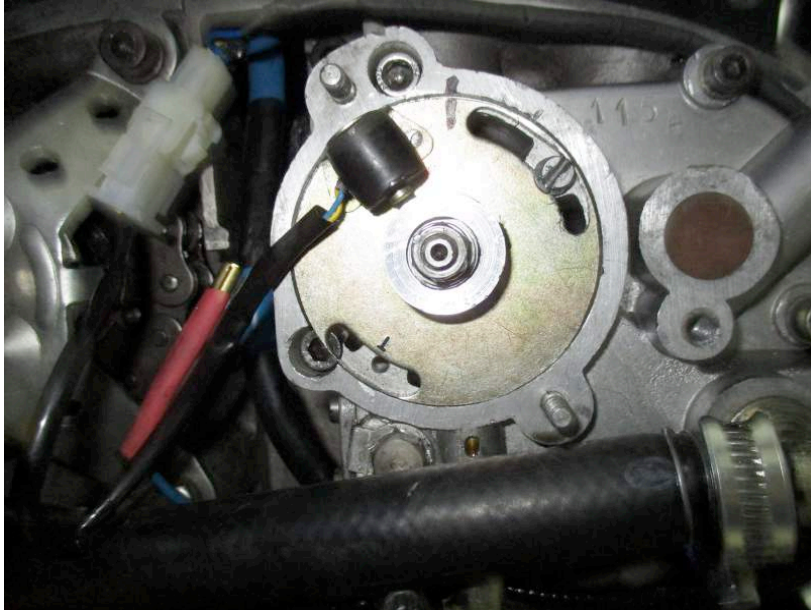


ENCENDIDO EUREKA (CON AVANCE MECANICO ORIGINAL)

Se debe revisar el buen estado del avance mecánico, tanto sus muelles, como excesivas holguras o incluso que estén flojos los pivotes donde se enganchan los muelles.

El plato que porta el pickup (lector) hay que reducirle su diámetro 3mm, para dejarlo a la misma medida del original de Sanglas.

Hacer el rasgado superior más largo hacia la derecha.

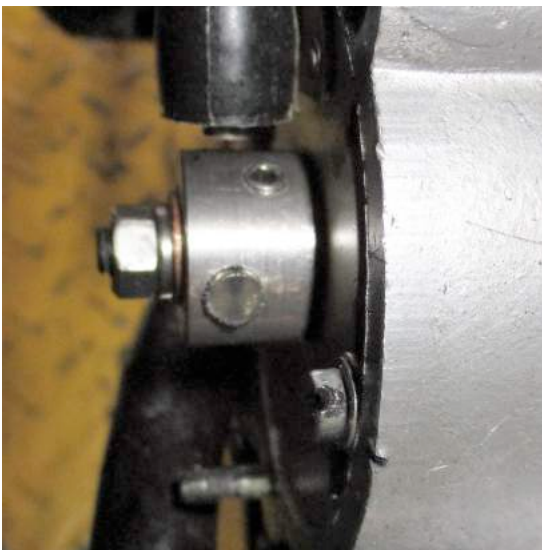


Hacer una leva en nylon, pvc, aluminio, etc. En aluminio es mejor, pues hay que hacer un agujero o dos en el lateral para un tornillo de 4mm de allen sin cabeza, para sujetar la leva al eje del avance centrifugo y en aluminio se hace mejor y más segura la rosca.

Medida de diámetro de leva..23mm.

Medida interior de leva11mm.

Imán de 6 mm x 3m de grosor.



Hay que practicar un agujero de 6mm para embutir un imán redondo de 6mm de diámetro (se puede aprovechar el que trae la leva del kit). El imán hay que empotrarlo en la leva de tal manera que quede entre 1 y 5 mm de distancia del tetón del pickup.

Se prepara la instalación eléctrica: Hay que alargar los cables que van al pickup (lector). Se empalman los cables respetando la clema que trae el kit. (Azul y amarillo).

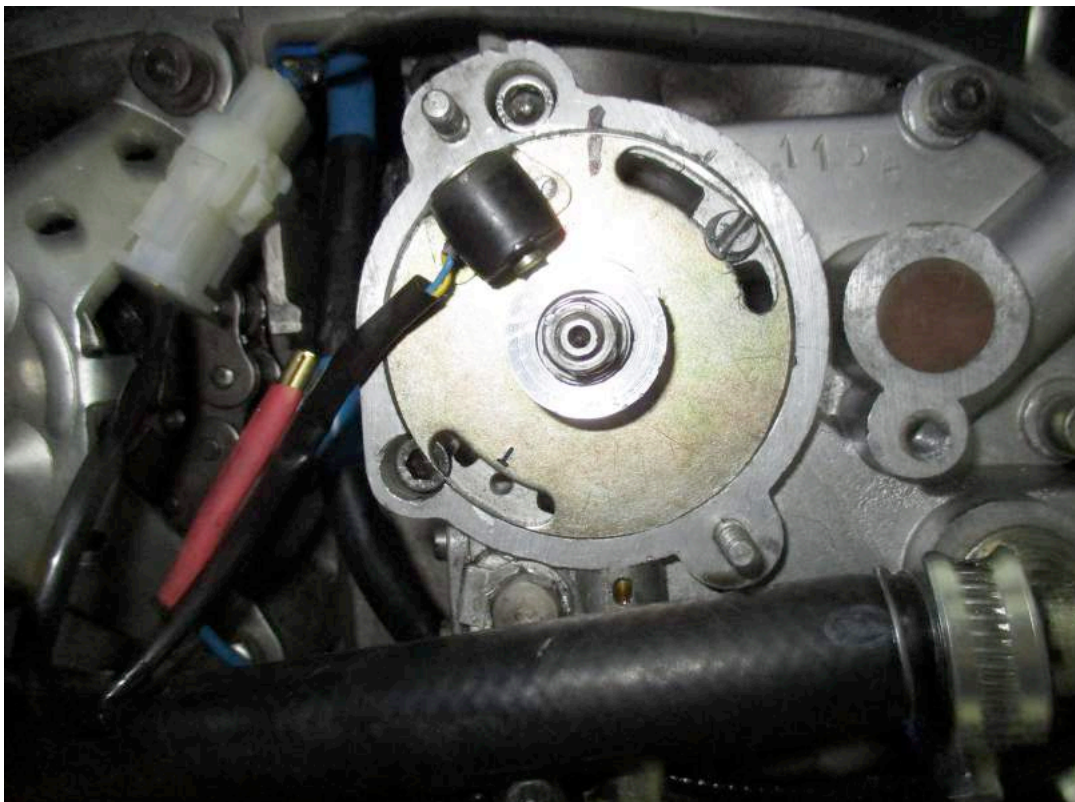
Los otros dos cables de la caja van a la bobina, El rojo a lado positivo (+) y marrón a lado de platinos (D). El rojo (+) ira a la par del positivo que llega de la instalación.

El cable actual que va a bobina desde los platinos se dejara desenchufado pero no se eliminará.

La cajita de encendido hay que ponerla a masa, es importante, pues sino, no habrá chispa. Se debe colocar donde le dé el aire para que refrigere mejor.

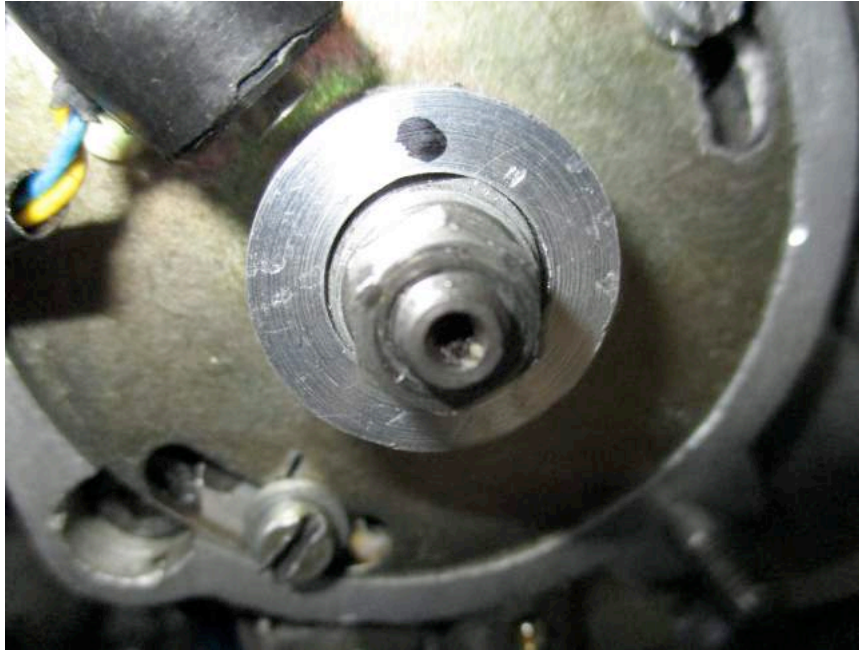
Se coloca el plato porta pickup y se roscan los dos tornillos de sujeción sin apretar del todo. Actuamos sobre la palanca de arranque hasta que notemos el primer síntoma de compresión (en ese punto, el pistón todavía está de PMS a unos 5cms) y dejamos de actuar sobre la palanca.

Giramos el porta pickup hasta dejarlo como se aprecia en la foto con la marca inferior a la izquierda del orificio del tornillo de sujeción del porta plato y apretamos los tornillos.



Ahora colocamos la leva, sin que pegue en el plato y sujetamos con los tornillitos dejando que el imán quede más o menos como indica el punto negro en la foto siguiente (que es donde está el imán).

Se puede apreciar en que postura queda el eje con respecto a cuando hacemos la puesta a punto con sistema de platinos.



En esta posición, todo apretado y conexasión se intenta arrancar a patada. Si devuelve fuerte la patada, aflojamos los tornillitos de la leva y giramos un pelín de nada hacia la derecha y volvemos a probar hasta que no devuelva patada y arranque.

Si no devuelve pero no arranca, giramos la leva un pelín de nada hacia la izquierda, si arranca, calentamos un poco el motor y aceleramos para comprobar que sube bien de vueltas. La mejor prueba es andar con la moto y notar qué va normal y sube hasta arriba de vueltas.

Puede que cueste encontrar el punto para que arranque y que no devuelva la patada, pero una vez conseguido, si va bien la moto, es raro que haya que retocar el punto. Como no podemos usar pistola estroboscópica, pues la Sanglas no lleva marcado el avance máximo como otras motos, tendremos que fijarnos con el uso de la moto, del color que coge el codo del escape a la salida de culata; si se pone azulado va atrasada, habrá que girar un pelín de nada, el plato hacia la izquierda y ver de que la moto sigue andando bien.

El ajuste fino entre que devuelva la patada (adelantada) y que vaya atrasada (marche mal la moto y color azul con unos buenos kms alegre) es bastante crítico a la hora de girar el plato, por eso debemos ser minuciosos cuando movemos el plato.

Una vez hayamos conseguido que vaya bien, hay que agrandar la muesca que lleva la tapita de platinos para que salga el cable sin forzar el cable



Podemos llevar el porta platinos guardado en la moto por si fallara de casualidad el encendido electrónico, poder montar rápidamente el plato original. Habría que desenchufar el cable rojo que va de la cajita de encendido a bobina, desenchufar el cable marrón de la bobina (D) y enchufar el cable que tenemos suelto que sube de platinos a D (-). Enchufamos el cable que va al platino, que tendremos suelto, este cable se puede llevar con conector faston para no tener que soltar el tornillito y tuerca del platino y nos sea más fácil el cambio de portaplatos.

In engine and adjust the ignition timing for the best performance & efficiency.

