

Estos encendidos se pueden montar en motores con giro a derechas (sentido de las agujas del reloj) y en motores con giro a izquierdas (sentido antihorario). En este tipo de encendidos, el retardo automático de la chispa lo hace posible el micromódulo insertado en la centralita.

1. Montar la placa de sujeción, donde se fijará el stator, en el cárter con sus correspondientes tornillos.
2. Montar el stator rojo sobre la placa, ya fijada al cárter, pasando el cable por la ranura prevista, para su conexión a la bobina. Atornillar (3 tornillos) el stator dejando los tornillos en el centro de la corredera.
3. Montar el rotor, sin chaveta, haciendo coincidir la marca del stator con la marca del rotor (según corresponda giro derechas "D" o giro izquierdas "IZ" posición se apretarán la tuerca del cigüeñal y los tornillos que fijan el stator a la placa del cárter y con un reloj comparador montado en el alojamiento para la bujía de la culata se verificará que, con las marcas coincidentes, el pistón está en el P.M.S.. Con la curva de avance variable, el motor retarda la chispa en función de las revoluciones, optimizando el punto de explosión de los gases, ahorrando combustible y reduciendo la contaminación, a la vez que se aumenta la potencia del motor al mejorar la combustión, en cualquier régimen de giro.



PISTÓN EN P.M.S.
COINCIDIR MARCA
DEL ROTOR GIRO DERECHAS
(SENIDO HORARIO)
CON MARCA STATOR
PISTON ON T.D.C.
MATCH ROTOR MARK "D"
(CLOCKWISE)
WITH STATOR MARK



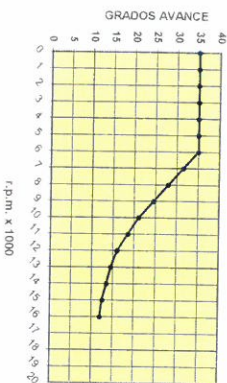
PISTÓN EN P.M.S.
COINCIDIR MARCA
DEL ROTOR ANTIHORARIO
(SENIDO ANTIHORARIO)
CON MARCA STATOR
PISTON ON T.D.C.
MATCH ROTOR MARK "I"
(ANTICLOCKWISE)
WITH STATOR MARK

FIG. 1. MOTOR GIRO HORARIO "A, DERECHAS."

FIG. 2. MOTOR GIRO ANTIHORARIO "A, IZQUIERDAS."

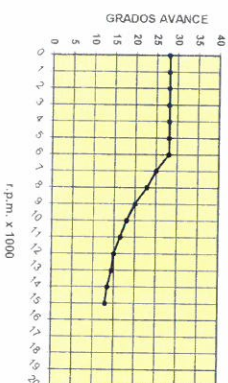
4. Montar la bobina de alta, la centralita con el EPRM y el cable de masa, que debe de comunicar el motor con el chasis, en cualquier parte. Una vez acabados estos procesos, tenemos el encendido listo para funcionar con las máximas garantías y la seguridad de haber instalado uno de los mejores encendidos con rotor interior que existen en el mundo.
 5. Si el encendido precisa de una placa o arandela de aluminio con orificios roscados y tetones con gomas para accionar la bomba de agua, fijarla en el rotor, asegurándose de que se aprieta adecuadamente para que el ataque a la bomba de agua se efectúe correctamente. (Motores Minarelli scooter, Peugeot, Suzuki Katana y Honda XBR-SFX Agua)
- El cable con funda roja viene preparado para conectarlo al botón del pare.
 - El cable con terminal masa de la centralita (caja negra) debe ser conectado a la bobina, y el cable de masa debe de ir conectado del chasis al motor.

GRAFICA CURVA Nº 1



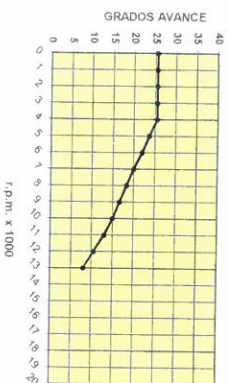
La **curva nº 1** ha sido probada en variedad de motores, de cilindradas entre 50 y 60 cc., resultando la más idónea para conseguir la máxima potencia en toda la banda de revoluciones.

GRAFICA CURVA Nº 2



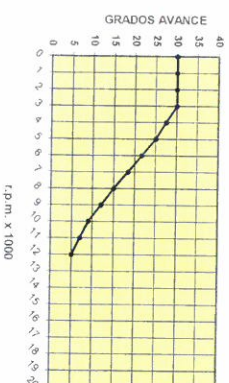
La **curva nº 2** ha sido programada especialmente para motores de carrera corta y preparaciones de scooters de 50 a 80 cc., que rondan los 180 a 195 grados de escape; consiguiendo una potencia estable en todo su campo, hasta las 16.000 r.p.m.

GRAFICA CURVA Nº 3



La **curva nº 3** está especialmente indicada para motores de 125 cc. que no excedan las 14.000 r.p.m., como Aprilia, Honda, Yamaha y en todas las motos de cross de esta cilindrada, donde hemos conseguido, en toda la banda de revoluciones, una potencia homogénea con una combustión excelente.

GRAFICA CURVA Nº 4



La **curva nº 4** la recomendamos para motores de cilindrada alta, especialmente 250 cc. y carrera larga que no excedan las 12.000 r.p.m., pues el retardo comienza a las 3.500 r.p.m., creando una combustión adecuada para estos motores, manteniendo el nivel de calor homogéneo en todos sus regímenes.

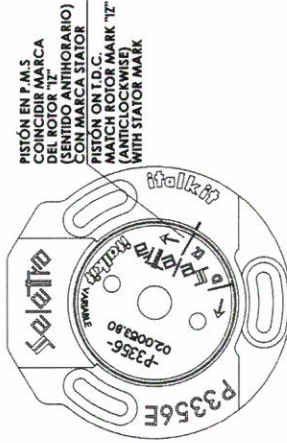
IGNITION SYSTEM WITH VARIABLE ADVANCE AND INTERCHANGEABLE MICROMODULE

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

1. Assemble the fastening plate where you attach the stator in the case to the corresponding screws.
2. Assemble the red stator over the plate that has already been attached to the case, passing the cable through the ready-made slot, to connect it to the coil. Then, screw down the starter (with 3 screws) leaving the screws in the centre of the groove.
3. Assemble the rotor, without the key, making sure that the stator's symbol coincides with the rotor's green symbol with the piston being in the high neutral position, press down the nut of the crankshaft and the screws that attach the stator to the case plate. Also, the variable clock for the spark plug cylinder lid is used to check that the piston is in the neutral position with the coinciding symbols on the rotors that have 2 marked symbols- one with an arrow pointing right and a "D" and the other with an arrow pointing left and a "IZ", you must make the stator and rotor's symbols coincide with the direction of the rotation of the motor and make sure that the piston is always in the T.D.C. With the curve of the variable lead, the motor slows down the spark according to the number of revolutions, optimizing the gas explosion point, saving fuel, reducing pollution and at the same time increasing the power of the motor by improving the combustion in any rotation system.



PISTÓN EN P.M.S
CONCORDAR MARCA
DEL ROTOR GHO DERECHAS
(SENTIDO HORARIO)
CON MARCA STATOR
PISTÓN ON T.D.C.
PLACA WITH MARK "D"
MATCH ROTOR MARK "D"
(ANTICLOCKWISE)
WITH STATOR MARK



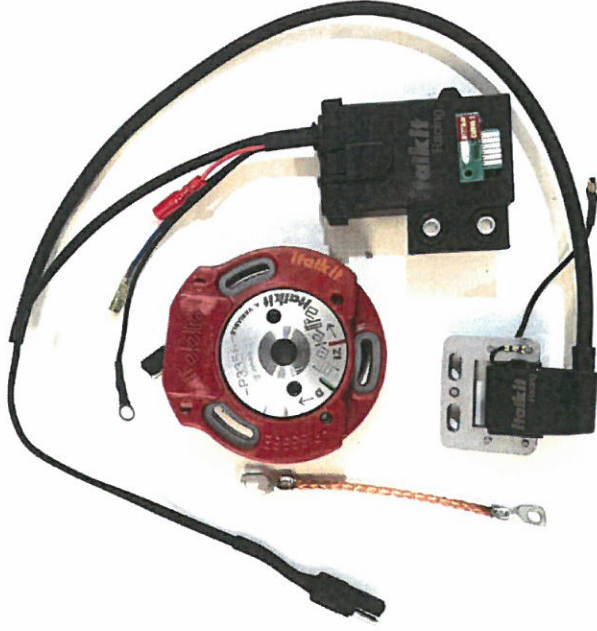
PISTÓN EN P.M.S
CONCORDAR MARCA
DEL ROTOR ANTIHORARIO
(SENTIDO ANTIHORARIO)
CON MARCA STATOR
PISTÓN ON T.D.C.
PLACA WITH MARK "IZ"
MATCH ROTOR MARK "IZ"
(ANTICLOCKWISE)
WITH STATOR MARK

FIG.1. ENGINE ROTATION CLOCKWISE "RIGHT"

FIG.2. ENGINE ROTATION ANTICLOCKWISE "LEFT"

4. Assemble the upper coil, box with the micromodule and the earth wire that must link that motor with the chassis (in any part of it). Once the steps have been completed, we have the starter ready to work with the total guarantee and the confidence of having installed one of the best ignition system with interior rotors in the world.
 5. If the ignition system needs a plate or an aluminum washer with screw thread grooves and rubber teats to work the water pump, then attach it to the rotor, making sure that it is pressurized enough so that the connection to the water pump is carried out correctly. (Motors Minarelli Scooter, Peugeot, Suzuki Katana and Honda X8R-SFX LC)
- The cable with the red cover comes prepared to connect it to the stop button.
 - The cable with the terminal must be connected as a whole to the spark plug.

ENCENDIDO ELECTRÓNICO AVANCE VARIABLE CON MICROMÓDULO INTERCAMBIABLE



COMPONENTES INCLUIDOS

1	STATOR DIGITAL P3356E
1	ROTOR INTERIOR Ø58 P3356
1	BOBINA DE ALTA
1	CENTRALITA PORTA EPROM
1	EPROM INTERCAMBIABLE
1	PLACA ADAPTACIÓN
1	CABLE DE MASA
1	JUEGO DE TORNILLOS

ITALKIT, en estrecha colaboración con SELETTRA, ha puesto a punto este moderno encendido con avance variable y módulo intercambiable por medio de un EPROM, que va retardando el momento de la chispa, en función de las necesidades de cada motor, para conseguir un óptimo punto de ignición y quemado de gases, con un frente de llama acorde en cada momento a las revoluciones del motor, consiguiendo un aumento de potencia, ahorro de combustible y disminución de emisiones contaminantes, por la mejora de la combustión.

Estos encendidos utilizan la última tecnología aplicada en los motores de alta competición y en los que después de muchas pruebas, hemos conseguido las curvas adecuadas para cada tipo de motor, de cilindradas entre 49 y 500 cc., con curvas específicas para cada tipo de motor.

Si se siguen las instrucciones de montaje, podemos asegurarle que su motor habrá ganado una considerable potencia, sin riesgo de rotura.