

■DNメーターのタコメーターについて

3項目の“RPM信号設定”をメーター本体に装備し、CDI点火方式、DC-CDI点火方式、フルトランジスタ点火方式車においてのイグニッションコイルからの信号読み込み、フライホイールからのピックアップ信号読み込みの能力を取得。ミニバイクから大型バイクまでタコメーターの不適合情報を無くす事に成功しました(’12 10月現在) ※**ポイント点火方式には非対応**

C.D.I.点火方式

バッテリーレス車や小排気量キャブレター車に多く、ステーターに点火用コイルがあり、その電力をC.D.I.に蓄電し点火を行う方式です。

DC-C.D.I.点火方式

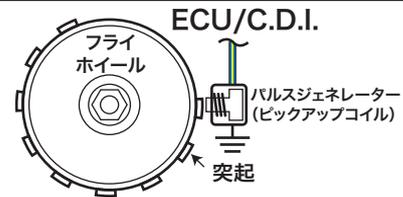
高年式の小排気量キャブレター車や中型クラス以上のキャブレター車に多く、バッテリー電力を昇圧回路で高電圧化し、点火を行う方式です。通称バッテリー点火。

フルトランジスタ点火方式

インジェクション車や中型クラス以上のキャブレター車に多く、イグニッションコイルへのバッテリー電力の通電をトランジスタが制御し、点火を行う方式です。

ピックアップ信号

フライホイールからC.D.I.やECUへエンジンの回転角度を伝達する為の信号で、点火装置改造の悪影響が少ない読み込み方法です。多くのC.D.I.やDC-C.D.I.は1個、フルトランジスタは複数個の突起がフライホイールにあります。
 ほぼすべての市販車をカバー出来る24信号/1回転まで対応しています(不等間隔対応)
 ※**ヤマハ車はピックアップ信号電圧が弱く読み込めない場合がありますが、他の方法で読み込み出来ます。**



■DNメーターのスピードメーターについて

付属のJISケーブル式速度センサーはその名の通りJIS規格のケーブル対応設計です。ほぼすべての国内メーカー車両はJIS規格ケーブルを採用しているため、そのまま簡単に接続する事が出来ます。デジタル式なので幅広い補正機能ももちろん、ケーブル回転方向が通常と反対(左周り)にも対応しており、ホイールのサイズ変更やメーターギアBOXの逆回転使いなど、様々なカスタムバイクにおいて便利にご利用頂けます。メーターギアBOXの無い車両では、別売の金属反応式速度センサーをご使用下さい。

※**ノーマルからデジタル式を採用しているバイクの速度センサーをそのまま本製品に接続し使用する事は、可能な場合と不可能な場合があります。**

お問合せ頂きましても、弊社はこの件に関する適合情報をほとんど把握しておらず、弊社確認車両以外に関してはご回答を控えさせて頂く場合があります。

■スーパーマルチDNメーターの温度計について

弊社オリジナル“φ3スティック温度センサー”と水冷バイクにおいて純正パーツの多くに採用されている“PT1/8温度センサー”の2種類を付属。

バイクに合わせて別途弊社製ボアアップシリンドラーやドレンボルトアダプター類をご用意下さい。詳しくはP576～のデジタル温度計オプションパーツをご参照下さい。

■インジケータランプについて

プラス電圧接続で点灯するインジケータランプ(ターン左右、ハイビーム)は、その配線に加わる電圧を信号として認識して点灯します。過電圧保護設計の都合上、信号電圧が弱くても強くても、安定した輝度で点灯する構造になっています。

LED用ウインカーリレーは、デジタル回路駆動の為に点滅中は常にバルブに電流を送り続ける物が多く、本製品と組合わせた場合、ウインカー点滅中は常に電圧を認識し、メーター内のターンインジケータも点灯したままとなります。故障ではありませんので、点灯したままになる事をあらかじめご了承下さい。

警告灯A/Bはプラス電圧、アース接続のどちらでも点灯する構造になっており、様々な目的でご使用頂けます。

・2ストローク車のオイルセンサーは12V接続、アース接続の2種類がありますが、本製品はどちらでも対応出来ます。

・インジェクション車の電球のF1警告灯については、アース接続が良く使われており、本製品での置換えが可能です。

LEDの警告灯は点灯回路や制御電圧が専用設計で特殊な場合、置換え出来ない可能性があります。