



ご使用前に必ず説明書をご覧ください。

05-05-0016

48mmスモールDNタコメーター

12V汎用品

SDN T1 KIT

48mm SMALL DN TACHO instruction manual

① まえがき

② ご使用上の注意点

③ キット内容

④ メーター本体の取り付け

⑤ 配線接続

⑤-1 配線概要

⑤-2 電源接続

⑤-3 RPM信号入力

⑤-4 温度センサー入力

⑥ 操作方法

⑥-1 機能一覧

⑥-2 操作方法

Produced by SPECIAL PARTS TAKEGAWA

① まえがき

この度は、弊社製品をお買上げ頂き有難うございます。

ご使用に付きましては、下記内容をご理解の上ご使用下さいますようお願い申し上げます。

取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。万一お気付きの点がございましたら、お買上げ頂いた販売店にご相談下さい。

◎イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合がありますので、予めご了承下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

○取り付けの際には、工具等を準備し、取付け要領に従って十分注意して作業を行って下さい。尚、この取扱説明書は基本的な技能や知識を持った方を対象としております。取り付け等の経験の無い方、工具等の準備が不十分な方は、技術的信用のある専門店へご依頼されることをお勧め致します。

○本製品使用中に発生した事故、怪我、物品の破損等に関して如何なる場合においても当社は賠償の責任を一切負いかねます。
○この商品を取り付け使用し、当製品以外に不具合が発生しても当製品以外の部品の保証は、どのような事柄でも一切負いかねます。

○他社製品との組合せは保証対象外になりますのでご遠慮願います。

○商品を加工等された場合は保証の対象にはなりません。

○性能、デザイン、価格は予告無く変更されます。予めご了承下さい。

○クレームについては、材料及び、加工に欠陥があると認められた商品に対してのみ、お買上げ後3ヶ月以内を限度として修理又は交換させて頂きますが、工賃その他費用は対象となりません。

○この取扱説明書は、本商品を破壊されるまで保管下さいますようお願い致します。

注意 この表示を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容および物的損害が想定される内容を示しています。

○作業を行う際は、必ず冷間時（エンジンやマフラーが冷えている時）に行ってください。（火傷の原因となります。）

○作業を行う際は、その作業に適した工具を用意して行って下さい。（部品破損・ケガの原因となります。）

○製品およびフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、手を保護して作業を行ってください。（ケガの原因となります。）

警告 この表示を無視した取り扱いをすると人が死亡、重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

○技術、知識のない方は、作業を行わない下さい。

（技術、知識不足等による作業ミスで、部品破損により、事故につながる恐れがあります。）

○作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ安全に作業を行ってください。

（作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。）

○点検、整備を行った際、損傷部品が見つかった場合、その部品を再使用せず損傷部品の交換を行ってください。

（そのまま使用すると、部品破損により、事故につながる恐れがあります。）

○エンジンを回転させる場合は、必ず換気の良い場所で行ってください。密閉したような場所では、エンジンを始動しないで下さい。（一酸化炭素中毒になる恐れがあります。）

○走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みの有無を確認し、緩みが有れば規定トルクで確実に増し締めを行ってください。（部品の脱落等で、事故につながる恐れがあります。）

○走行中、異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停止させ、走行を中止して下さい。

（事故につながる恐れがあります。）

○点検や整備を行う際は、当取扱説明書やサービスマニュアル等に記載されている、要領、手順に従ってください。

（不適当な点検整備は、事故につながる恐れがあります。）

○指定した部品以外の部品使用は、一切行わないで下さい。（部品破損により事故につながる恐れがあります。）

○気化したガソリンの滞留は危険性が有る為、通気の良い場所で作業を行ってください。

〒584-0069 大阪府富田林市錦織東 3-5-16

[TEL] 0721-25-1357(代) [FAX] 0721-24-5059

[お問い合わせ専用ダイヤル] 0721-25-8857

[URL] www.takegawa.co.jp

② ご使用上の注意点

[ヘッドライトOFFでの走行禁止 / 保安部品を外したレース用車輛]

ヘッドライト常時点灯車を安易な改造（断線させるだけ）によりライトOFF状態にして走行すると消費されない電力が車体全体の電圧を上げてしまいます。そのまま走行を続けると、過充電によるバッテリーの劣化や過度の負担により純正レギュレーターが故障してしまう可能性があります。ノーマルよりも高いエンジン回転数で走行するエンジン改造車では、悪影響がより強くなります。ヘッドライトが球切れしてしまった場合は、直ちに走行を止めるか、どうしても走行する必要がある場合はハイビームに切り替えて（光軸も調整して）下さい。この時、なるべく低回転で走行して下さい。レース用車輛ですべての保安部品を外すには、専門的な知識と代替部品や追加部品が必要となります。



- H.I.D.キットには品質によりバラスト/インバーター（電圧変換装置）からデジタル回路に悪影響を与える高電圧ノイズが出る製品があり、程度によってはメーター故障の原因となりますので取り付けないで下さい。
- 社外品の点火装置及び、イグニッションコイルやプラグコード、レーシングプラグ（抵抗無しタイプ）は悪影響ノイズの増大により故障の原因となる可能性がありますので取り付けないで下さい。また、点火系部品の劣化も点火ノイズ増大に関係します。
- 社外品の発電装置は充電力不足によるバッテリー電圧の低下、制御電圧の不具合により故障の原因となる可能性がありますので取り付けないで下さい。

◎炎天下での放置にご注意下さい。

長期、野外にバイクを置く場合はカバー等をかけてください。炎天下の中など、過酷な条件下で長期放置しますと、樹脂やゴム製部品の劣化や変形の恐れがあります。

◎本製品は完全防水ではありません。

防滴構造ですので雨などの通常の水濡れ程度では内部に水は入りませんが、完全防水ではありませんので水の中に浸すとすると水が浸入してしまいます。万が一本体に水が入ってしまった場合は直ちに使用を止めて下さい。

また、湿度が高い時、急激な温度変化があった場合などに本体が湿気を吸い込みパネル内面に曇りが発生可能性があります。

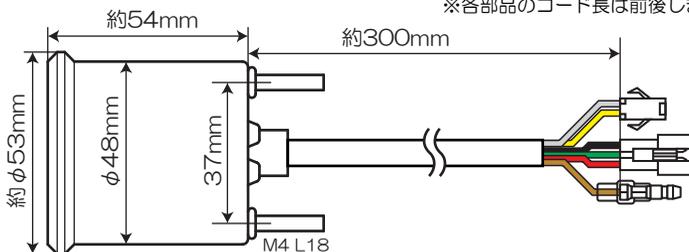
◎激しい衝撃を与えないで下さい。

オフロード走行やジャンプ、ウイリーなど、メーターに強い衝撃を与える行為は行わないで下さい。衝撃によっては内部部品の欠落、ボディーの損傷の恐れがあります。

③ キット内容

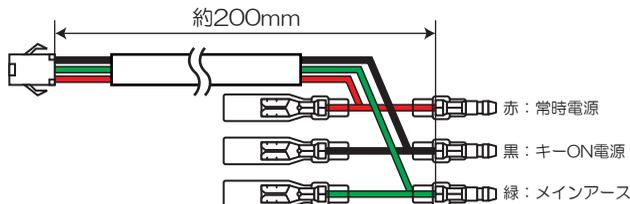
次ページに続く

①メーター本体



※各部品のコード長は前後します。

②電源サブコード





番号	部品名	個数	リペア品番	入数
1	メーター本体	1	-	-
2	電源サブコード	1	-	-
3	オスギボシセット	5	00-00-0270	5
4	メスギボシセット	5		5
5	RPMコードA 2m	1	090-00-0062	1
6	RPMコードB 550mm	1	090-00-0063	1
7	熱収縮チューブφ12×50	1	090-00-0057	3
8	スティック温度センサー	1	07-04-0551	1
9	温度センサー連結コード 900mm	1	07-04-0522	1
10	6角穴付き止めネジ (イモネジ) M3×5	1	BW-00-0030	6
11	Lレンチ1.5mm	1	-	-
12	メーターステー	1	-	-
13	クッションラバー	2	-	-
14	クッションカラー	2	-	-
15	大径ワッシャー M4用 (4X16X1)	4	00-05-0086	10
16	ナットM4	2	00-00-0398	10
17	大径ワッシャー M6用 (6X16X1.6)	2	00-00-0227	10
18	アルミスパーサー M6用 (6X10X7)	1	35107-165-T00	1
19	ソケットキャップスクリューM6×60	1	00-00-0045	3

⑤-2 電源配線

⑤-3 RPM信号入力

⑤-4 温度センサー入力

④ メーター本体の取り付け

リペア品番の記載の無い部品については弊社までお問合せ下さい。

オプションパーツ

商品番号

OP	温度測定用アダプター類各種については弊社カタログにてご確認下さい。	
OP	ミニレギュレーターキット	05-06-0001

⑤-4 温度センサー入力

⑤-2 電源配線



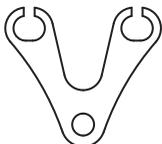
取り付けを誤ると、ボルトおよびナットの破損、脱落等で事故につながる恐れがあります。

本製品は車種別ボルトオン設計品ではありませんので、取り付けにはステー類の加工やバイク側の加工、工夫が必要になります。

メーターステー関連の部品図

組み立て図を参照の上、車体へ固定して下さい。

⑫ メーターステー



⑬ クッションラバー



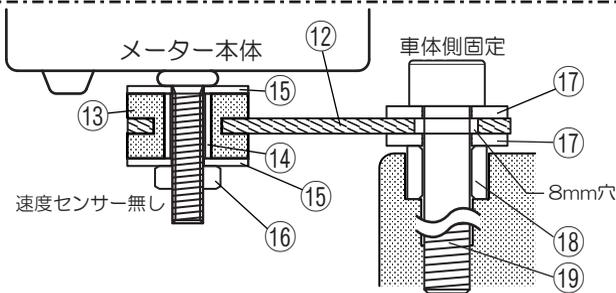
⑭ クッションカラー



⑮ 大径ワッシャー M4用 (4X16X1)



⑯ ナットM4



⑫メーターステーの固定穴はM8ボルト用ですので、M6ボルトで固定する時は⑰大径ワッシャーM6用を挟んで下さい。
⑱アルミスペーサーは、固定部の段差を埋める時にご使用下さい。
⑲ソケットキャップスクリューM6X60は、当社製トップブリッジ標準のハンドルランプと共締め時に使用します。

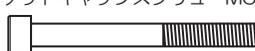
⑰ 大径ワッシャー M6用 (6X16X1.6)



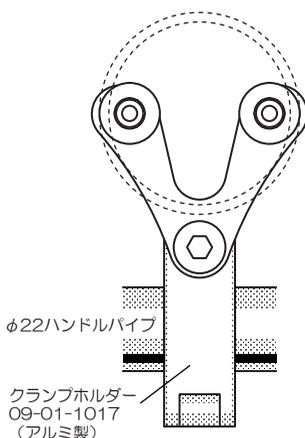
⑱ アルミスペーサー M6用 (6X10X7)



⑲ ソケットキャップスクリュー-M6X60

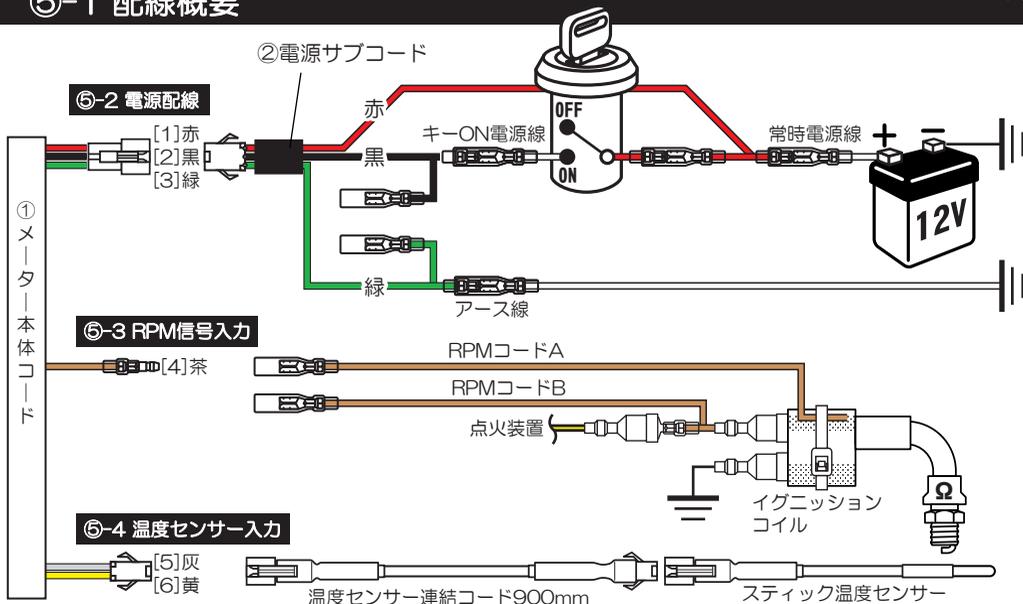


メーターステー組み付け例



別売のクランプホルダーを使いメーターをハンドルパイプにクランプ。

⑤-1 配線概要



No.	配線色	機能	No.	Color	Function
[1]	赤	常時電源入力 (DC12V)	[1]	Red	Battery (DC12V)
[2]	黒	キーON電源入力 (DC12V)	[2]	Black	Ignition-SW on (DC12V)
[3]	緑	メインアース (GND)	[3]	Green	Main GND
[4]	茶	RPM信号入力 (パルス)	[4]	Brown	RPM Signal Input (Pulse)
[5]	灰	温度センサー入力 (GND)	[5]	Gray	Thermo sensor (GND)
[6]	黄	温度センサー入力 (抵抗値)	[6]	Yellow	Thermo sensor (Ω)

[メーター本体]

●本製品はバッテリーのDC12V (直流) を電源とする事を基本としていますが、AC12V (交流) でも作動可能な回路設計を備えており、バッテリーレス車でも使用出来ます。電圧範囲: DC10V~18V、AC8V~17V
※最低電圧付近では液晶文字濃度やバックライトが薄くなります。

●記録維持は内蔵電池を必要としないフラッシュメモリー式で長期間の常時電源OFFでも各種記録は維持されます。

●バッテリー付き車 (DC12Vバッテリー電源に接続)

- ・キーONでメーターが起動します。
- ・すべての機能を使用できます。
- ・エンジン回転数ごとの電圧変動が少ない安定した電源です。

●バッテリーレス車 (AC12V灯火用電源に接続)

- ・エンジン始動に伴いメーターが起動します。
- ※時計機能を使用できません (常時電源駆動の為)。ワークタイマーは使用できます。
※エンジン回転数やヘッドライトなど他の電装類の状況により電圧が変動する不安定な電源なので注意が必要です。
別売のミニレギュレーターキット (05-06-0001) の同時装着を推奨します。

電源電圧: DC13.5V時の電流値

待機時 (キーOFF): 約0.7mA
稼働標準値: 約95mA
最大値: 約125mA

ミニレギュレーターキット (オプションパーツ/05-06-0001)

●40Vまでの入力電圧をDC12Vに変換します。また、レクチファイアー機能によりAC電源をDC電源に変換します。
※ミニレギュレーターはあくまで車体電装系に問題が発生した時の保護用部品であって、過電圧下での使用を補償するものではありません。電装系に過度の問題がある状態での使用を続け、もし純正レギュレーターが故障し電圧制御の能力を失ってしまうと、ミニレギュレーターの入力最大電圧を超えてしまう可能性があります。

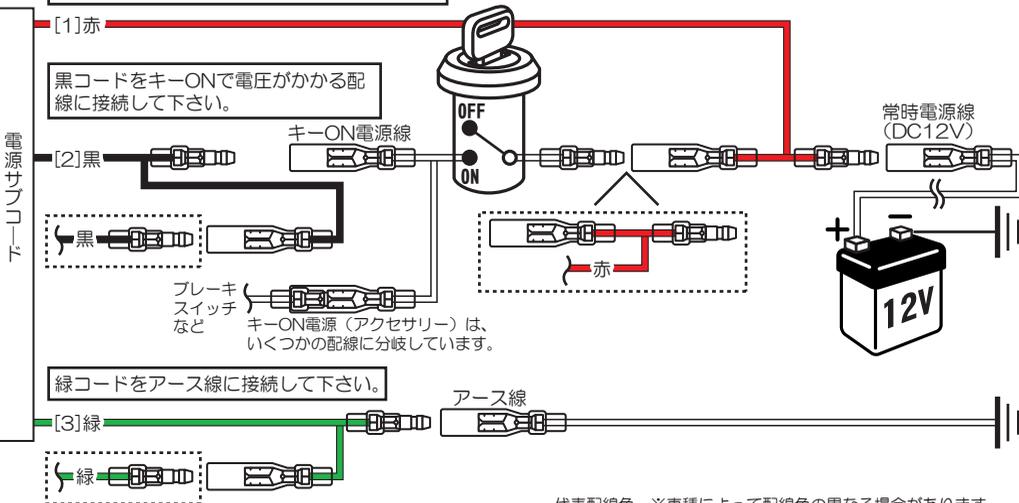
下図はミニバイク等で多い基本的な配線の参考図です。バイクにより接続部品や配線色が異なります。メーター側各配線の意味を理解した上で車体メーカー発行の配線図とよく照らし合わせ、正しく配線を接続して下さい。

バッテリー付き車（DC12Vバッテリー電源に接続）

メーター側の配線はホンダギボシサイズ（φ3.5）になっています。車体側にちょうど良い接続箇所が無い場合は付属のギボシを使い接続して下さい。

赤コードをキーOFFでも電圧がかかっている常時電源配線間に割り込み接続して下さい。

別売のスモールDNスピードメーター配線



黒コードをキーONで電圧がかかる配線に接続して下さい。

緑コードをアース線に接続して下さい。

ブレーキスイッチなど
キーON電源（アクセサリ）は、いくつかの配線に分岐しています。



キーON（エンジン停止状態）でメーターの電源が入ります。

代表配線色 ※車種によって配線色の異なる場合があります。
キーON電源 アース線

	キーON電源	アース線	キーON電源	アース線
HONDA	黒 赤/黒	緑	SUZUKI	橙 黒/白
YAMAHA	茶	黒	KAWASAKI	茶 黒/黄

【接続上の注意】

- ※キーONだけで電源が入らない場合はバッテリーの劣化もしくは誤配線が原因です。
- ※完全に劣化しているバッテリーを使うと、高回転時、逆に過電圧になるばかりか、過度の負担により純正レギュレーターが故障してしまう可能性があります。
- ※常時点灯車でヘッドライトを消すと電装類のバランスが崩れ、過電圧の要因になりますのでご注意ください。

【アドバイス】

- ・エンジンを停止状態でブレーキランプを点け、さらにウインカーを点けて下さい。点滅速度が異常であればバッテリーが弱っています。

【DC電源とは】

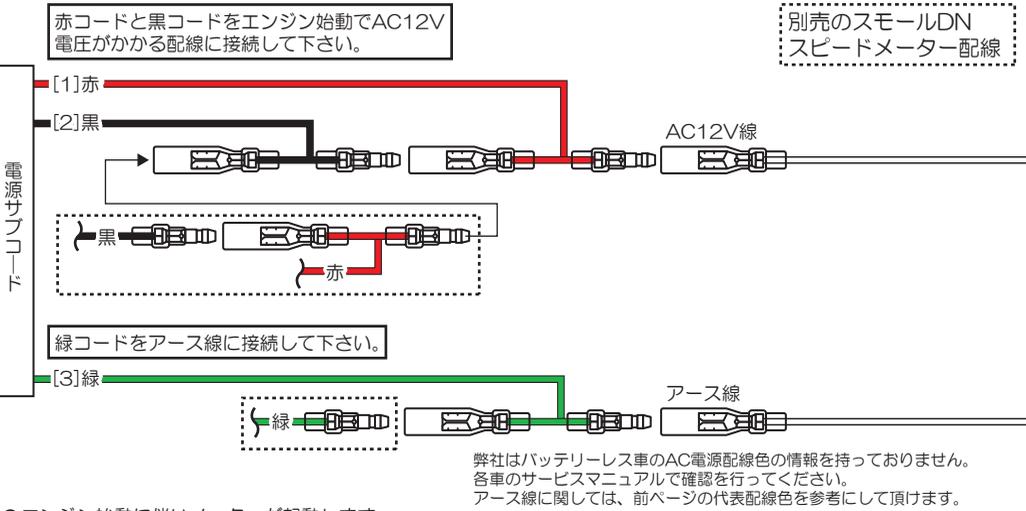
二直流電源。キーON（エンジン停止状態）時からエンジン稼動中まで比較的電圧が安定しているバッテリー電源です。車体仕様差はありますが一般的なテスターで電圧を測定すると、キーON時1.25～1.3V前後、走行中は～14.5V前後となります。
※バッテリー付き車でも、エンジン始動に伴い電圧の発生する配線（ヘッドライトや尾灯に多い）はAC電源となります。

電装類の改造車や電圧確認の知識の無い方は、万が一の過電圧に対して40Vまでの電圧を制御する別売のミニレギュレーターキット（05-06-0001）の同時装着を推奨します。
バッテリー付き車でも、バッテリーの劣化や電装類の不具合により過電圧が発生する可能性があります。

下図はミニバイク等で多い基本的な配線の参考図です。バイクにより接続部品や配線色が異なります。メーター側各配線の意味を理解した上で車体メーカー発行の配線図とよく照らし合わせ、正しく配線を接続して下さい。

バッテリーレス車 (AC12V灯火用電源に接続)

メーター側の配線はホンダギボシサイズ (φ3.5) になっています。車体側にちょうど良い接続箇所が無い場合は付属のギボシを使い接続して下さい。



- エンジン始動に伴いメーターが起動します。
- 時計機能を使用できません (常時電源駆動の為)。
- エンジンが停止すると駆動電源が遮断される為、指針はその角度で止まったままになります。
- アイドリング回転数での指針停止を防止する為に本製品には「最低回転数設定」機能があり、指定回転数以下で指針を0rpmに留まらせる事が出来ます。アイドリング回転数より少し高い回転数を指定することで、エンジン停止時に指針のずれを防止出来ます。もし、指針の角度がずれてしまった場合でも、再起動時に自動補正されます。

[接続上の注意]

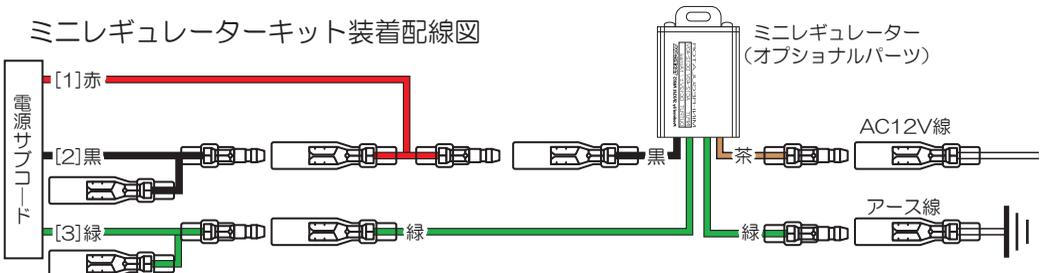
※ エンジン回転数やヘッドライトなど他の電装類の状況により電圧が変動する不安定な電源です。電装類の改造車や電圧確認の知識の無い方は、万が一の過電圧に対して40Vまでの電圧を制御する別売のミニレギュレーターキット (05-06-0001) の同時装着を推奨します。

※ 常時点灯車でヘッドライトを消すと電装類のバランスが崩れ、過電圧の要因になりますのでご注意ください。

[AC電源とは]

二交流電源。エンジン始動に伴い電圧が発生し、回転数により電圧が変動する不安定な電源です。車体仕様差はありますが、いくつかの不安要素 (高回転時のライトの球切れによる過電圧や、低回転時の電圧不足など) を伴っています。電圧や周波数、波形が安定していないので、一般的なテスターでは正確な電圧を測定出来ません。ほとんどのバッテリーレス車の電装はAC電源です。

ミニレギュレーターキット装着配線図



電装類の改造車や電圧確認の知識の無い方は、万が一の過電圧に対して40Vまでの電圧を制御する別売のミニレギュレーターキット (05-06-0001) の同時装着を推奨します。

1. 悪影響を及ぼす社外部品を使わないで下さい。

- スパークカを強くすると、それに応じて点火ノイズも増大します。イグニッションコイルやプラグコード、プラグキャップ、レーシングプラグ（抵抗無タイプ）、社外CDI等の改造が大きな悪影響を及ぼす事があります。
- 点火系部品の劣化も点火ノイズ増大に関係します。特にプラグコード表面の劣化&水濡れには注意して下さい。

2. 様子を確認しながら配線作業を行ってください。

- 信号を拾う方法は複数あります。ご面倒でも、必ず推奨の方法から順に試して下さい。
タコメーターが正常に動く範囲で可能な限り悪影響の低い（信号電圧が低い、ノイズが少ない）方法を見つけて下さい。

RPM信号設定（3項目）

様々な車両でタコメーターが正常に作動出来るよう、3項目の「RPM信号設定」をメーター本体に装備しています。

RPM信号接続設定：RPMコード接続先の種類を選択します。

値により[RPM信号回数設定]と[RPM信号種類設定]の設定範囲が変化します。

RPM信号回数設定：クランクシャフト1回転あたりの信号回数の設定です。設定値が合っていないと、きっちり半分、2倍表示、3倍・・となります。

RPM信号種類設定：接続方法に合った、読み込みプログラムの種類を選択します。

関連ページ **⑥-2 操作方法**

切り替えにより、同じ接続方法でも正常作動する事があります。

【A接続】 【B接続】 【C接続】 RPM信号入力（3種類）

【A接続】 プラグコード表面

【B接続】 イグニッションコイル1次側

【C接続】 ピックアップパルスの読み込み

バイクの点火方式により、適した接続方法が異なります。

点火方式の見分け方

お客様のバイクの点火方式を知る事で、適した接続方法を見つけ易くなります。
ポイント点火方式（本製品非対応）以外の点火方式は大きく3種類に分かれます。

- ★：確実な条件
- △：異なる場合がある。

CDI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い。

基本構造 ステーターに点火用コイルがあり、その電力をCDIに蓄電し点火を行う。

見分け方 ★CDIにDC12V電源（キーON）が接続されていない。

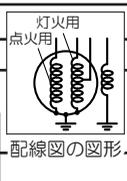
★ステーターに点火用コイルがある（右図）。

△フライホールの突起は1つである事がほとんど。

接続方法 【A接続】 【B接続】 【C接続】

12Vモンキー（キャブ）系エンジン・エイブ（キャブ）系エンジン

点火用コイルについて
点火用コイルには0.1mm程度の極めて細い銅線が巻かれており、外周は耐熱シートで保護されている事が多い。
0.8~1mm程度の銅線が巻かれているのは灯火用コイル。



DC-CDI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い。

基本構造 バッテリー電力を昇圧回路で高電圧化し、点火を行う。通称バッテリー点火。

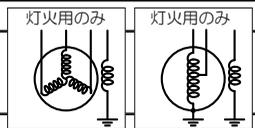
見分け方 ★CDIにDC12V電源が接続されている。

★ステーターに点火用コイルが無い（右図）。

△フライホールの突起は1つである事がほとんど。

接続方法 【A接続】 【B接続】 【C接続】

KSR110・シグナスX（キャブ）・アドレスV125GK7以前 .etc



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い。

基本構造 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。

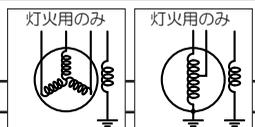
見分け方 ★イグニッションコイルにDC12V電源が接続されている。

★ステーターに点火用コイルが無い（右図）。

△フライホールの突起が複数ある事が多い。

接続方法 【B接続】 【C接続】

モンキーF1・エイブF1・シグナスX F1・アドレスV125GK9以降 .etc



【A接続】の配線方法

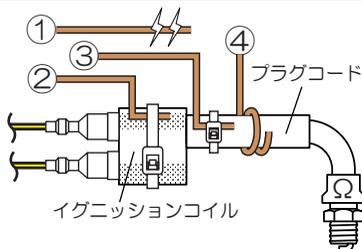
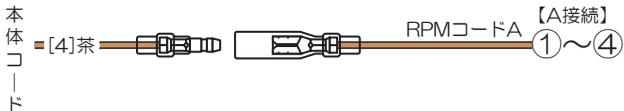
CDI点火方式

DC-CDI点火方式

~~フルトランジスタ点火方式~~

点火方式の見分け方は[P9]

【A接続】



メーター本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPM信号接続設定：IG
 RPM信号回数設定：通常1か2 関連ページ **⑥-2 操作方法**
 RPM信号種類設定：通常Hi 不安定な場合、Loを試して下さい。

小
→
信
号
の
強
弱
を
大
小
に
切
り
替
え
可
能
な
設
定
に
し
て
下
さい。

- ① 付近のフレームやカウルなど車体側にコードを貼り付けるとアンテナ状態で読み取ります。
- ② イグニッションコイルボディー表面に20mm程度コードを沿わせてタイラップ等で固定。
- ③ プラグコードに20mm～30mm程度を沿わせてタイラップ等で固定。沿わず長さが長いほど信号が強くなります。
- ④ プラグコードに巻き付け、発生した電気で信号を拾います。巻き付け回数を増やすほど信号が強くなります。

多くの場合、④の方法で3回転ほど巻き付けると、正しく読み取れます。

トラブルシューティング

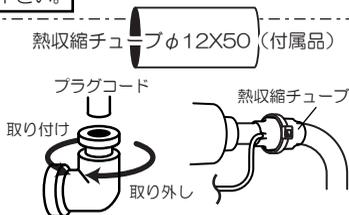
- 指針の上下の動きは安定しているが、実際よりも少ない値や多い値を指す。
→ 「RPM信号回数設定」が合っていない可能性があります。合っていないとちょうど2倍や半分の値を指します。
- 指針が全く上がらない、高回転側で指針が下がる。
→ 信号が強くなる方法を試してください。
- 指針が実際よりも多い値を指す。指針が振り切る。
→ 信号が弱くなる方法を試して下さい。

※調整により、微妙な数値誤差が生じる可能性はほとんどありません。正常な数値を表示出来るか、出来ないかはっきりしています。

RPMコードAを絶縁テープなどで仮止めし、軽い空吹かしにて作動確認を行って下さい。

警告 RPMコードを仮止めた状態で“実走行”は危険ですのでお止め下さい。

- 【A接続】の③や④でRPM信号入力を採用した場合、付属の熱収縮チューブを使い上げて下さい。
- ・ プラグコードからプラグキャップを外します。
- ・ 熱収縮チューブをRPMコードAの上まで通し、ドライヤーなどで収縮させて下さい。
(収縮温度：90℃以上、約50%の内径まで収縮)
- ・ RPMコードが抜けないようにタイラップで上からしっかり止めて下さい。
- ・ 最後にプラグキャップをしっかり取り付けて下さい。



【B接続】の配線方法

CDI点火方式

DC-CDI点火方式

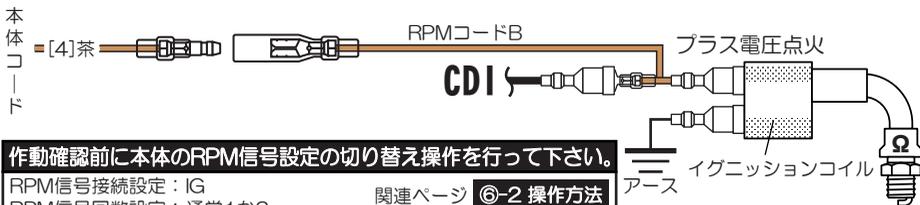
フルトランジスタ点火方式

点火方式の見分け方は[P9]

点火方式により、説明内容が異なります。

【B接続】

CDI点火方式



作動確認前に本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPM信号接続設定：IG

関連ページ ⑥-2 操作方法

RPM信号回数設定：通常1か2

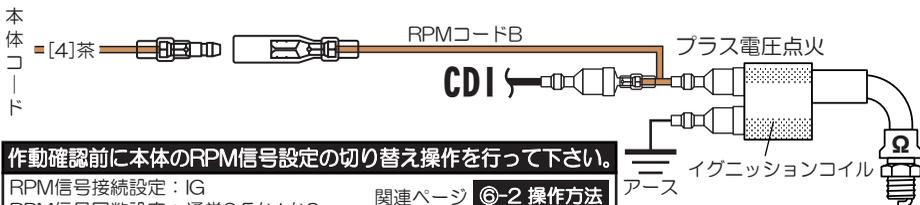
RPM信号種類設定：Hiを試し、不安定な場合のみLoを試す。

※アース線が無い場合があります。
(コイル本体のネジ固定部がアース接続を兼ねている)

【B接続】

DC-CDI点火方式

車種により読み取れない事例があります。



作動確認前に本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPM信号接続設定：IG

関連ページ ⑥-2 操作方法

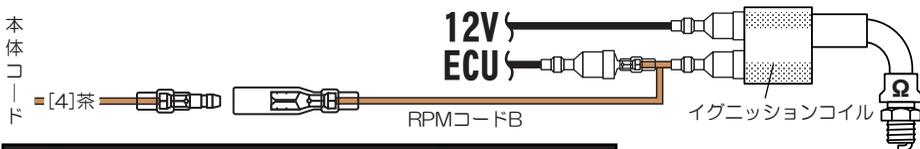
RPM信号回数設定：通常0.5か1か2

RPM信号種類設定：Loを試し、不安定な場合のみHiを試す。

※アース線が無い場合があります。
(コイル本体のネジ固定部がアース接続を兼ねている)

【B接続】

フルトランジスタ点火方式



作動確認前に本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPM信号接続設定：IGです。

関連ページ ⑥-2 操作方法

RPM信号回数設定：通常0.5か1

RPM信号種類設定：Hi

トラブルシューティング

- 指針の上下の動きは安定しているが、実際よりも少ない値や多い値を指す。
→ 「RPM信号回数設定」が合っていない可能性があります。合っていないとちょうど2倍や半分の値を指します。
- 指針が全く上がらない。
→ 「RPM信号種類設定」が合っているかを確認して下さい。
- 指針が実際よりも多い値を指す。指針が振り切る。
→ 「RPM信号種類設定」が合っているかを確認して下さい。

※調整により、微妙な数値誤差が生じる可能性はほとんどありません。正常な数値を表示出来るか、出来ないかはっきりしています。

【C接続】の配線方法

CDI点火方式

DC-CDI点火方式

フルトランジスタ点火方式

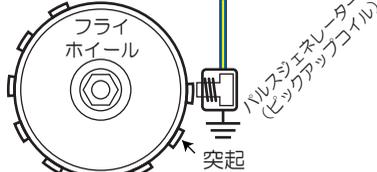
点火方式の見分け方は[P9]

【C接続】



フライホイール外周にある突起の数が24個まで対応します。(不等間隔対応)

ECU/CDI



作動確認前に本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPM信号接続設定: PC

RPM信号回数設定: 突起の数を入力

関連ページ ⑥-2 操作方法

RPM信号種類設定: Loを試し、不安定な場合のみHiを試す。

RPM信号回数設定の例



トラブルシューティング

- 指針の上下の動きは安定しているが、実際よりも少ない値や多い値を指す。
→ 「RPM信号回数設定」が合っていない可能性があります。合っていないとちょうど2倍や半分の値を指します。
- 指針が全く上がらない。
→ 「RPM信号種類設定」が合っているかを確認して下さい。
- 指針が実際よりも多い値を指す。指針が振り切る。
→ 「RPM信号種類設定」が合っているかを確認して下さい。

※調整により、微妙な数値誤差が生じる可能性はほとんどありません。正常な数値を表示出来るか、出来ないかははっきりしています。

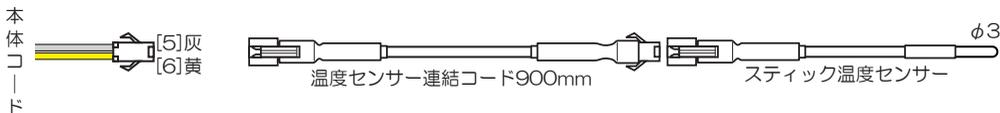
参考情報

よくご質問頂く車両についての作動方法を紹介します。※この情報は接続方法を限定するものではありません。

車種	エンジン仕様	点火	接続	メーター設定
12Vモンキー	キャブレター	CDI	共通	A接続(A-④)3巻き) IG-1-Hi
12Vゴリラ	キャブレター	CDI		B接続(黒/黄コード) IG-1-Hi
エイブ50/100	キャブレター	CDI		C接続(青/黄コード) PC-1-Hi
XR50/100M	キャブレター	CDI		
車種	エンジン仕様	点火	接続	メーター設定
モンキーFI	インジェクション	フルトランジスタ	共通	A接続 不可 X
エイブ50FI	インジェクション	フルトランジスタ		B接続(桃/青コード) IG-0.5-Hi
エイブ50タイプD	インジェクション	フルトランジスタ		C接続(青/黄コード) PC-9-Lo
車種	エンジン仕様	点火	接続	メーター設定
KSR110	キャブレター	DC-CDI	共通	C接続(青/黄コード) PC-1-Hi
シグナスX FI	インジェクション	フルトランジスタ		B接続(赤コード) IG-1-Hi
アドレスV125 GK7	インジェクション	DC-CDI	A接続(A-④)3巻き)	IG-0.5-Hi
			B接続(黒/青コード)	IG-0.5-Lo
アドレスV125 GK9	インジェクション	フルトランジスタ	B接続(青コード)	IG-0.5-Hi

温度センサー連結コード、温度センサーの接続

- ・ 温度計の測定範囲は0~120℃です。
- ・ 油温計測、水温計測を行うには、別途オプションパーツのアダプター類が必要です。
- ・ 車種によっては、温度センサー取り付け可能なエンジン部品も販売しています。
- ・ 当社カタログにてオプションパーツをご覧下さい。
- ・ 温度センサーを適当な位置に固定し、外気温計としての使用も可能です。



ステアリング作動による干渉や走行振動による擦れ、エンジン高温部への接触などで損傷、断線しないように配線テープやタイラップを使いフレームや車体ハーネスに配線を固定して下さい。

センサー未接続（配線が断線）時は数値が[- - -, -C]となります。

- 付属の止めネジは、当社製対応パーツにスティック温度センサーを取り付ける際に使用します。
- ・ 脱落防止の為に止めネジにネジロック剤を少量付け、センサーに軽く線傷が付く程度で締め込みを止めて下さい。

六角穴付き止めネジ
M3X5

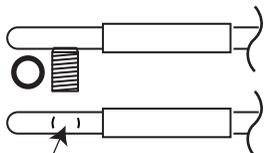
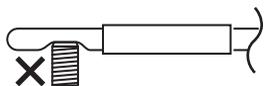


Lレンチ1.5mm



▲ 注意

止めネジの締めすぎでセンサー部が大きく変形すると、内部の電子部品が損傷してしまう可能性があります。

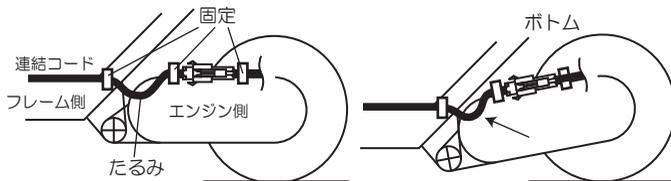


締め込みは、() 状の軽い線傷が付く程度まで

破損するとコードの断線又は短絡（ショート）と同じ状態になります。
断線時の表示：[- - -, -C] 短絡時の表示：[120.0C]

稼働部配線についてのアドバイス

エンジン走行中大きく上下に傾きます。上下の可動幅をよく確認し、十分な余裕（たるみ）を持たせて下さい。また、この動きによってコネクターの付け根やセンサー根元に負担が掛からないように配線間を固定して下さい。図の様に“たるみ”の両サイドをそれぞれ固定する事によりエンジンが動いた時、“たるみ”部分の配線が曲がるだけで、コネクタ部にはあまり負担が掛かりません。



温度計オプションパーツ 車種によっては、温度センサー取り付け可能なエンジン部品も販売しています。当社カタログにてオプションパーツをご覧ください。

商品名	MEMO	商品番号
○スティック温度センサー（付属品）	武川オリジナルφ3スティック形状	07-04-0551
●PT1/8温度センサー	PT1/8ボルト形状	07-04-055
M5温度センサー	M5ボルト形状	07-04-0552
ドレンボルトアダプターA1：M12 P1.5 モンキー、エイブ系エンジン専用	マグネット付き ○スティック温度センサー必要	07-04-054
ドレンボルトアダプターA2：M36 P1.5	○スティック温度センサー必要	07-04-0541
ドレンボルトアダプターA3：M12 P1.5	○スティック温度センサー必要	07-04-0542
ドレンボルトアダプターA4：M14 P1.5	○スティック温度センサー必要	07-04-0543
ドレンボルトアダプターA5：M18 P1.5	○スティック温度センサー必要	07-04-0544
M12シーリングワッシャ	A1、A3用	07-040-0001
M14シーリングワッシャ	A4用	07-040-0002
M18シーリングワッシャ	A5用	07-040-0004
内径φ8mmオイルクーラーホースアダプター	○スティック温度センサー必要	07-04-0521
水温計アダプター ユニオン径φ14	●PT1/8温度センサー必要	07-04-14
水温計アダプター ユニオン径φ16	●PT1/8温度センサー必要	07-04-16
水温計アダプター ユニオン径φ18	●PT1/8温度センサー必要	07-04-18
水温計アダプター ユニオン径φ22	●PT1/8温度センサー必要	07-04-22
水温計アダプター ユニオン径φ26	●PT1/8温度センサー必要	04-04-26
温度センサー連結コード900mm	コネクタ間900mm延長	07-04-0522

⑥-1 機能一覧

関連ページ

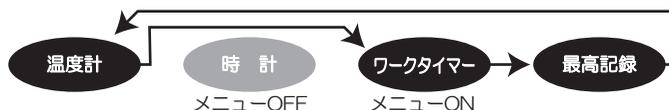
タコメーター	DNモーター駆動。500～16000rpm。 3種類のRPM信号入力【A接続】【B接続】【C接続】対応。 3項目のRPM信号設定機能付き（接続設定、回数設定、種類設定）。 最低回転数設定機能付き。	⑤-3 ⑥-2
温度計	0～120℃（0.1単位）。	⑤-4
時計	Lボタン長押しで時計合わせ。Rボタン長押しで端数処理。メニュー-OFF設定対応。	⑥-2
ワークタイマー	0～99時間59分（1分単位）。100～9999時間（1時間単位） Lボタン長押しで消去。メニュー-OFF設定対応。	⑥-2
最高記録	タコメーターと温度計の最高記録。Lボタン長押しで消去。	⑥-2

メニュー-OFF設定

取り付ける車種によっては使えない機能や、お客様によっては不要と思う機能を隠す事が出来ます。対応の機能は「時計」「ワークタイマー」の2つです。
メニュー-OFF設定はADJモードで行います。

例1) バッテリーレス車は時計機能が使えないので、時計をメニュー-OFFに設定。

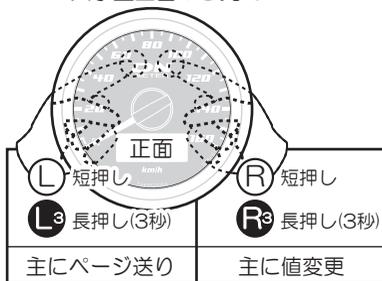
例2) スピードメーター側に時計があるので、タコメーターの時計をメニュー-OFFに設定。





- [指針]
タコメーター
- [LCD]
1 温度計
2 時計
3 ワークタイマー
5 最高記録

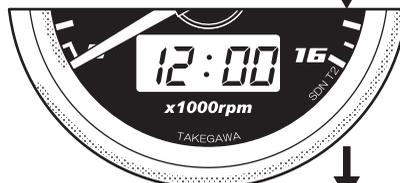
文字盤正面から見て



- L3 ADJモードへ入る (次ページで説明)
- L 次モードへ

1 温度計

範囲：0~120℃ (単位：0.1℃)
関連ページ ⑥-4 温度センサー入力



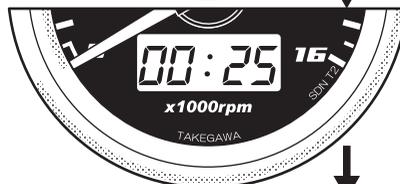
- L3 時計合わせ
- R3 端数処理
- L 次モードへ

2 時計

24時間表示。端数処理機能付き。
メニューOFF設定対応。



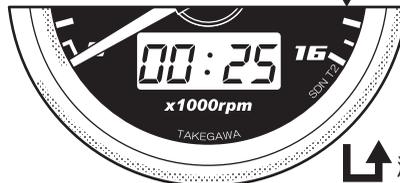
1分の位を5分単位に端数処理
例) 13:12→13:00
13:17→13:20



- L3 時間消去
- L 次モードへ

3 ワークタイマー (エンジン稼働時間計)

範囲：~99時間59分 (単位：1分)。
100~9999時間 (単位：1時間)
500rpm以上でタイマースタート。
メニューOFF設定対応。
タイマー稼動中は「:」が点滅します。
100時間を超えると1時間単位の表示に変わります。



- L3 記録消去
- L 次モードへ

4 最高記録

範囲：~16000rpm、~120℃

↑ 温度計に戻る

温度計モードの時にLボタンを長押しすると、ADJモードに入ります。



↓ L³ ADJモードへ入る



(R) 値変更
(L) 次項目へ



(R) 値変更
(L) 次項目へ



(R) 値変更
(L) 次項目へ



(R) 値変更
(L) 次項目へ



(R) 値変更
(L) 次項目へ



(R) 値変更
(L) 次項目へ

↑ 温度計に戻る

⚠ 注意

1~3のRPM信号設定は、RPMコードの接続方法により適合する設定値が異なります。

作動確認前に本体のRPM信号設定の切り替え操作を行って下さい。

RPMコードの接続方法は

⑥-3 RPM信号入力

1 RPM信号接続設定

RPMコード接続先の種類

IGモード【A接続】【B接続】イグニッションコイル接続
PCモード【C接続】ハルスジェネレーター接続

2 RPM信号回数設定

クランクシャフト1回転あたりの信号回数

IGモード時の範囲：0.5、1~6回
PCモード時の範囲：1~24回

3 RPM信号種類設定

読み込みプログラムの種類

範囲：Hiモード、Loモード

4 最低回転数設定

指針を動かすエンジン回転数の最小値

範囲：500rpm~4000rpm

バッテリーレス車用機能
バッテリーレス車はエンジンが停止すると、駆動電源が遮断される為、指針はその角度で止まったままになります。
アイドリング回転数より少し高い回転数(+500rpm程度)を指定することで、エンジン停止時の指針を0点に留める事が可能です。
もし、指針の角度がずれてしまった場合でも、再起動時に自動補正されます。
バッテリー付き車は「500rpm」に設定して下さい。

5 時計のメニューOFF設定

時計機能を使用しない場合はOFF

範囲：ON、OFF

6 ワークタイマーのメニューOFF設定

ワークタイマーを使用しない場合はOFF

範囲：ON、OFF