

POWER TRY SYSTEM



警告

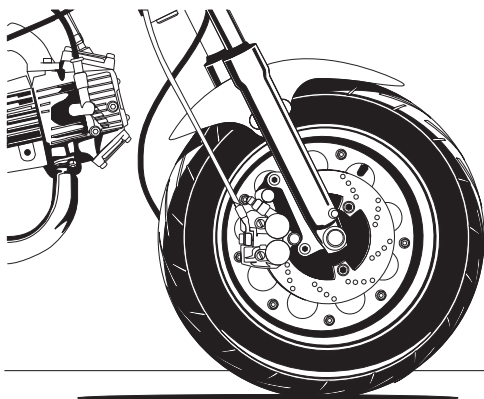
この表示を無視した取り扱いをすると人が死亡、重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

一般公道では、法的速度を守り遵法運転を心掛けて下さい。

加速測定は十分に安全を確保できる見渡しの良い場所で行なってください(貸切サーキット等)。

加速測定時は車両にとって、とても過酷な使用状態となります。その為、測定中に車両破損の可能性が非常に高くなります。走行前に車体の各部を良く点検してください。小さなトラブルでも、原因が分かりその問題が解決するまで絶対に測定を行わないでください。また、走行中にトラブルを感じた場合すぐに安全な場所に停止し、車両を点検してください。

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一切の責任を負いません。



完全自動測定

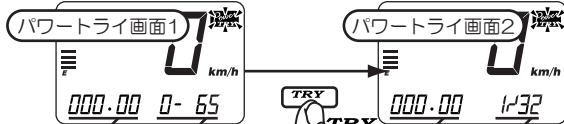
フロントホイールの回転開始に伴い時間測定開始、目標の距離、または速度に達すると時間測定停止。

重要

スタート時の誤差を少なくする為に測定は必ず前進状態から停止し、行ってください。

スピードメーターギア、ケーブル等には少しずつ遊びの部分(ガタ)があります。その為、後進後に停止した場合、次に前進した時すぐにメーターが速度を検知できず、それが測定結果に影響してしまいます。

一番右のスイッチを押すと、[パワートライ画面1]に表示が変わります。このスイッチをもう一度押すと[パワートライ画面2]となります。希望の測定を選択してください。



●測定記録(秒) ●目標速度(km/h) ●測定記録(秒) ●目標距離(mile)

目標速度到達時間測定

目標距離到達時間測定

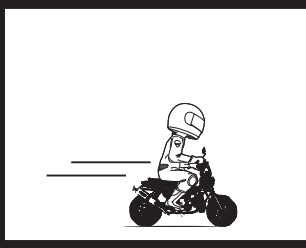
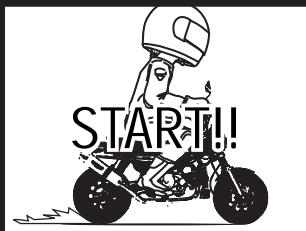
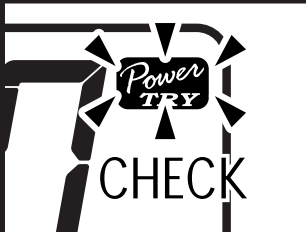
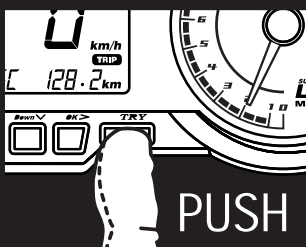
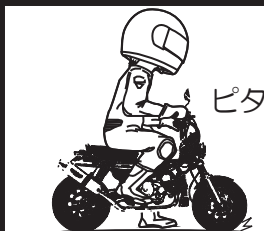
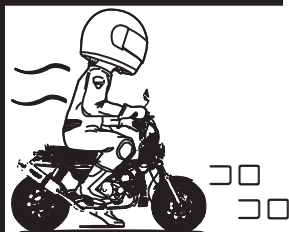
目標速度、目標距離の設定は[C3]に記載

点滅
点滅中であれば、パワートライの準備完了です。バイクが発進すると時間測定がスタートします。

Power TRY
点滅
無し

画面の左下に前回の測定記録が残っている為、測定できません。測定したい場合は測定記録を消去してください。

OK を押すと測定記録は消去されます。



●走行場所、周囲の安全を良く確認し、スタートしてください。

本製品はフロントホイールの回転から計算している為、正確に測定するには必ずフロントアップしないよう走行してください。

●目標の速度、または距離に達した時点で時計は自動でストップします。

●記録の確認は安全な場所に停止し、行ってください。

●再測定の方法

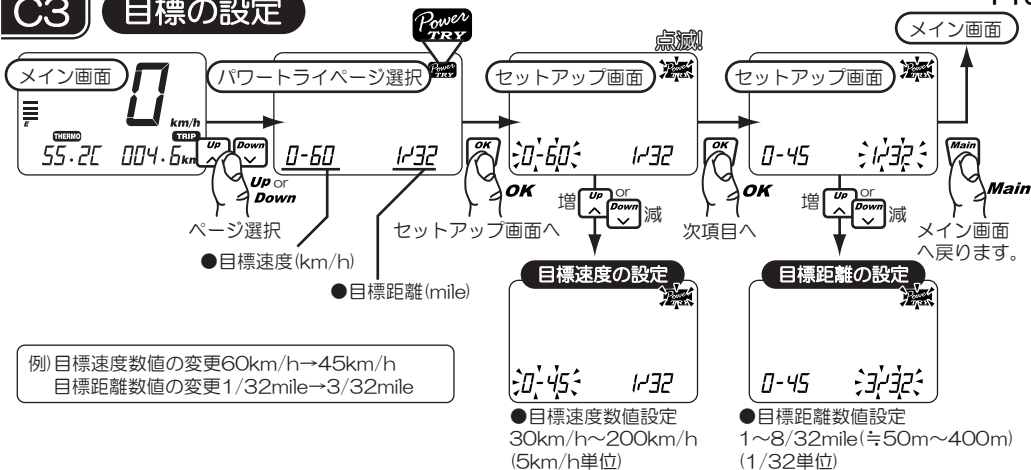
OK を押し、測定記録を消去しますと再測定出来ます。

●測定途中で記録を止め、再測定したい場合

OK を押し記録は止まります。もう一度 **OK** を押しこの記録を消去しますと再測定出来ます。

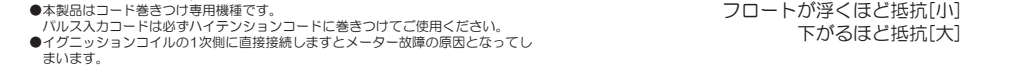
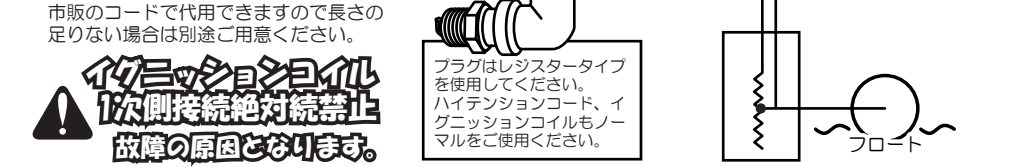
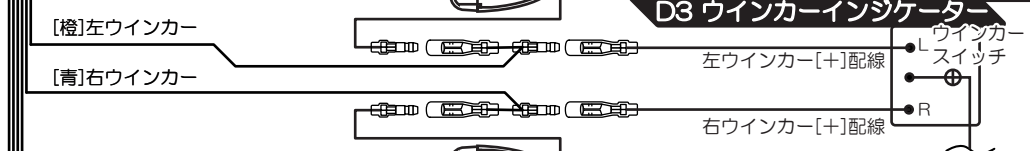
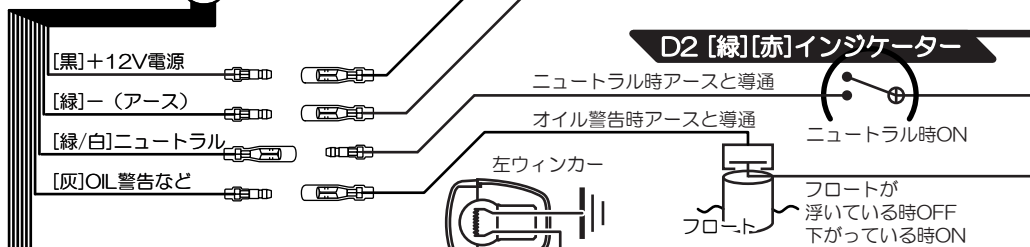
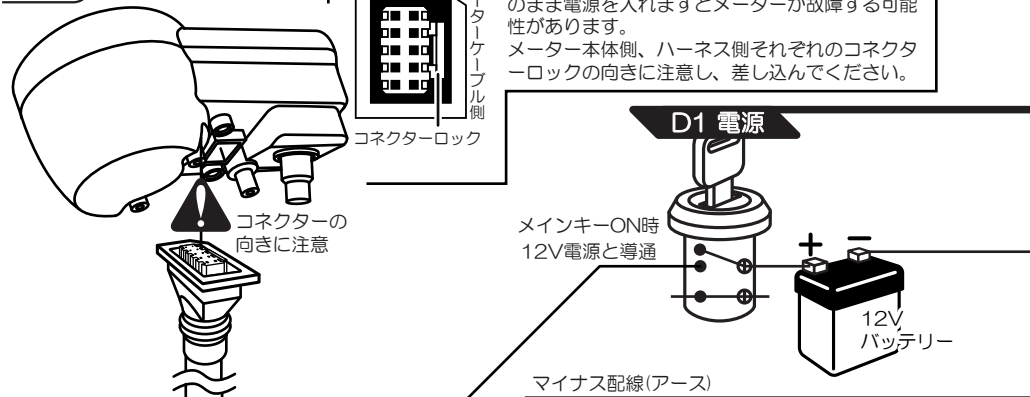
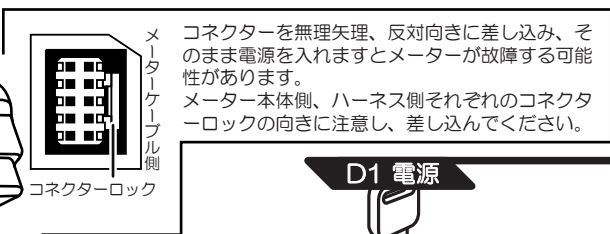
C3

目標の設定



MEMO

D1 配線接続図



- 本製品はコード巻きつけ専用機種です。
- パルス入力コードは必ずハイテンションコードに巻きつけてご使用ください。
- イグニッションコイルの1次側に直接接続しますとメーター故障の原因となります。

各車種のサービスマニュアルを基に作業を開始してください。
そして、各車種の回路、配線先を十分理解した上で配線作業を進めてください。
車種によっては参考配線と異なった接続が必要な場合があります。

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傷害の発生が想定される内容を示しています。

- 配線の接続先に間違いがないか良く確認してください。未確認な接続は絶対にお止めください。
- 各配線の結線はギボシやコネクターを使用し、確実にこなってください。
- 使用しない配線はショートしないよう、絶縁テープなどで絶縁処理をしてください。
- 断線の恐れがありますのでバイクの可動部や発熱部での配線の取り回しが大丈夫な事を良く確認し行ってください。

警告

以下は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。

- 各配線を仮止め状態での試走は絶対にお止めください。
- 走行前に必ず動作確認を行ってください。また、定期的に各部の点検を行ってください。
- 走行中何かの異常が発生したと思われる場合はすぐにバイクを安全な所に停止し、異常箇所を点検してください。

MEMO

D2

電源の配線

作動用に12V電源への接続が必要です。メーターの配線色およびギボシサイズはホンダ車向けになっております。バイクによって配線を加工する必要があります。確実な接続の為にギボシ端子を使う事を推奨します。

DC12V (12Vバッテリー搭載車)

12Vバッテリー搭載車の場合、正しい配線ではメインキーONだけでメーターの電源もONになります。メインキーONでメーターの電源がONにならず、エンジンを始動して初めて電源がONになる場合は配線が間違っています。起動時の指針チェック作動中はキーをOFFにしないで下さい。

バッテリー付車両で外品のバッテリーレスキットや性能の落ちたバッテリーを電源に使用しますと、過電圧により動作不良、本体故障の原因となります。絶対に使用しないで下さい。

バッテリーレス車両 (AC12V電源)

◎ご使用には注意が必要です。バッテリーレス車両は電圧が安定せず、特に何かの電気トラブル時にはメーターに対して過電圧になる可能性が高い車両です。メーター保護の為に当社製ミニレギュレーターキットとの同時装着を特に推奨致します。ランプへの配線を遮断するだけの簡易ON/OFFスイッチは、OFF時に車両全体の電圧が上がってしまうので絶対に使用しないでください。保安部品外したレース用車両も同様です。

バッテリーレス車の場合は、エンジン始動に伴い電源がONになります。エンジン始動していてもエンジン回転数が低く十分な電圧が発生しない時、メーターは起動しません。必要な電圧に達するとチェック作動(指針が一度振り切り、0点に戻る)が開始されます。チェック作動中電圧が下がると起動を中断します。チェック作動完了後は、起動時よりも低い電圧でもメーターが作動を続けます。

メーター電源について

誤作動抑止の為にメーター入力電圧10V以上を数秒間キープしてから起動を開始する仕組みを採用しています。起動中、チェック作動(指針が一度振り切り、0点に戻る)します。起動後は電圧が8.5V付近まで落ちてOFFにはなりません。

メーター内部には時計作動用と設定や走行距離などの記録更新用の2個の蓄電部品があり、稼動中に電気を蓄えます。メーターOFF直後、記録更新用電力を使い記録更新を完了します。更新完了後は長期放置により蓄電が空になっても走行距離や設定の記録は消えませんが、計時は停止します。ただし、記録更新用電力が空の状態(保存用の電気が無い)で電源のON/OFFを繰り返すと、電力の不足により記録が消えてしまうなど誤作動の原因となりますのでご注意ください。電源電圧によりますが起動後、数分で蓄電は完了します。1ヶ月に一度はメーターを数分間以上使用して下さい。

キーON電源入力 (+12V)

メーター黒コード

黒コードはメーター作動用電源で、キーのON時に12Vがかかる配線へ接続して下さい。

メインアース (GND)

メーター緑コード

緑コードはメーター作動用のアース配線です。車両のアース配線または、直接ボディーアースして下さい。

各メーカーの代表配線色 (※1)

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

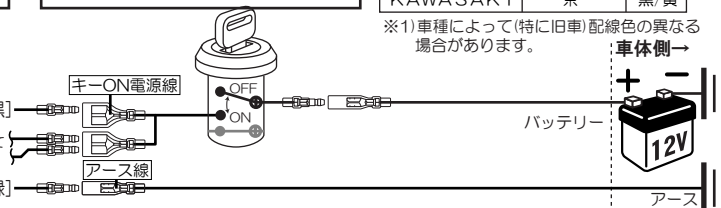
※1) 車種によって(特に旧車)配線色の異なる場合があります。

メーター側

キーON電源入力 (DC12V)

キーON電源として分岐しています。

メインアース (GND)



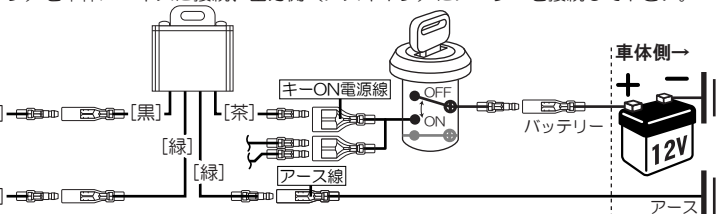
ミニレギュレーター付属キット

ミニレギュレーターキットは車体側電圧AC40V(交流)またはDC40V(直流)までの車体側電圧をDC12Vに制御します。接続出来る消費電流値は1A(1000mA) 12V/12Wまでで、スーパーマルチLCDメーターは250mAとなります。ミニレギュレーター入力側(オスギボシ)を車体ハーネスに接続、出力側(メスギボシ)にメーターを接続して下さい。

メーター側

キーON電源入力 (DC12V)

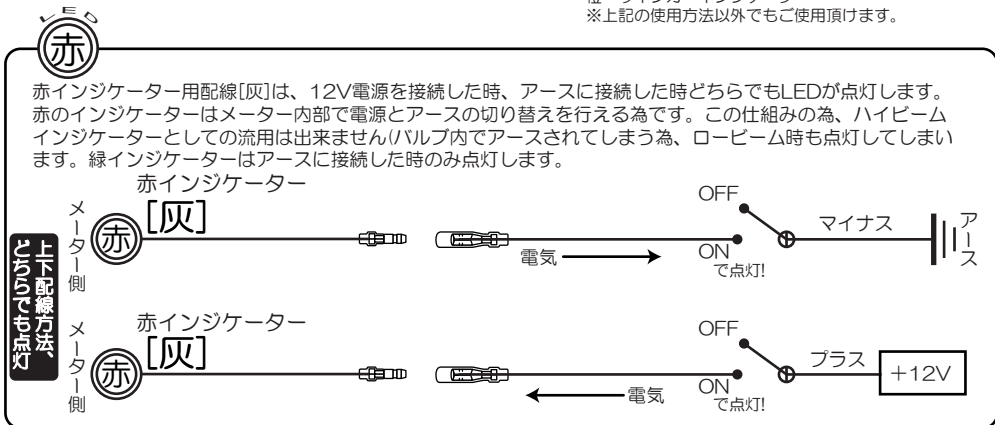
メインアース (GND)



注意

あくまで車両電装系に問題が発生した時にメーター類を保護する為の補助レギュレーターです。電装系に過度の問題がある状態での使用を続けると純正レギュレーターが完全に制御能力を失う恐れがあり、本製品の最大入力電圧40Vを超える可能性がありますのでご注意ください

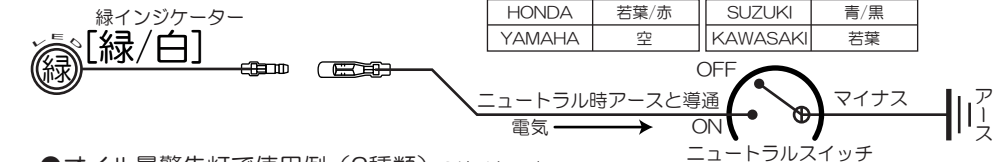
緑、赤、橙のインジケータを装備しています。
 緑・ニュートラルランプ
 赤・オイル量警告灯
 橙・ウィンカーインジケータ
 ※上記の使用法以外でもご使用頂けます。



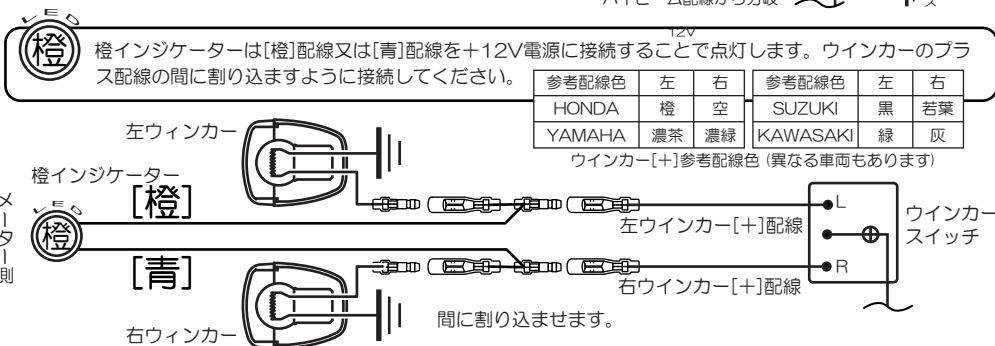
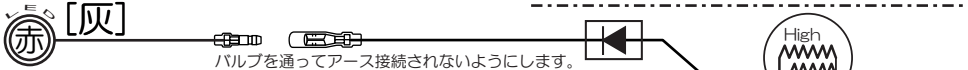
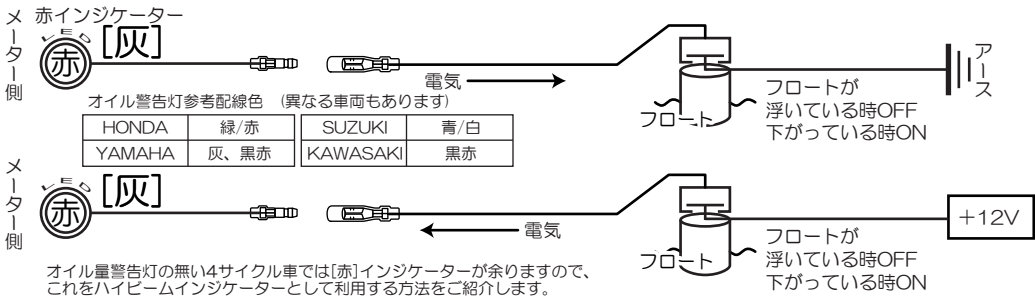
●ニュートラルランプで使用例

ニュートラル参考配線色 (異なる車両もあります)

HONDA	若葉/赤	SUZUKI	青/黒
YAMAHA	空	KAWASAKI	若葉



●オイル量警告灯で使用例 (2種類) 2サイクル車



付属のスティックセンサーは当社オリジナル形状です。ご使用にはスティックセンサー差込口のある別売のアダプターやボアアップシリンダーが必要です。

また、取り付け車種、箇所に依りて別売オプションパーツをご用意ください。



プラグは必ずレジスタータイプを使用してください。ハイテンションコード、イグニッションコイルもノーマルをご使用ください。センサーとプラグがとても近い取り付け場所の場合やレジスタータイプでも古いプラグを使用された場合はノイズにより表示温度が乱れる事があります。

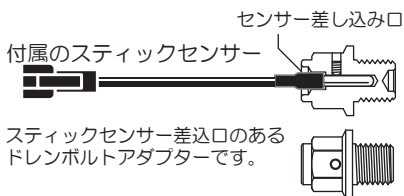
メーター側



- 対応シリンダー・APE50用ボアアップシリンダー全種・APE100用ボアアップシリンダー全種 付属の止めネジ×5でシリンダーに固定してください。
- 別売アダプター 下記オプションパーツをご覧ください。

オプションパーツ(別売部品)

アダプター名	ネジ径	ピッチ	商品番号	価格
A1	12mm	1.5mm	07-04-054	¥1,050(税込)
A2	36mm	1.5mm	モンキー系、ドリーム50、エイブ系、エンジン専用。マグネット付き	¥3,570(税込)
A3	12mm	1.5mm	07-04-0542	各¥1,050
A4	14mm	1.5mm	07-04-0543	(税込)
A5	18mm	1.5mm	07-04-0544	



スティックセンサー差込口のある
ドレンボルトアダプターです。

シーリングワッシャ
5枚セット

M12用：A1、A2用 07-040-0001 ¥525(税込)
M14用：A4用 07-040-0002 ¥630(税込)
M18用：A5用 07-040-0004 ¥630(税込)



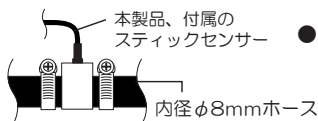
● B1センサー 07-04-055 ¥1,680(税込)

水温計又は水温警告灯付きの車両でSTDセンサーと交換して使用します。ネジ形状はPT1/8で多くの水冷却車両に対応します。また、PT1/8センサーを取り付けるホースアタッチメント類も別売しています。



● 温度センサー延長コード 07-04-0522 ¥525(税込)

コネクターの間に接続してご使用いただく延長コード。(＋900mm延長)

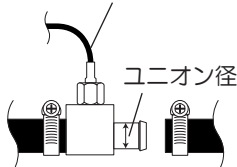


本製品、付属の
スティックセンサー

● オイルクーラーホース 内径8mm用アタッチメント

07-04-0521 ¥2,730(税込)

B1センサー(別売)



● デジタル水温計アタッチメント

ユニオン径	商品番号	価格
14mm	07-04-14	各¥2,650 (税込)
16mm	07-04-16	
18mm	07-04-18	
22mm	07-04-22	
26mm	04-04-26	

D6

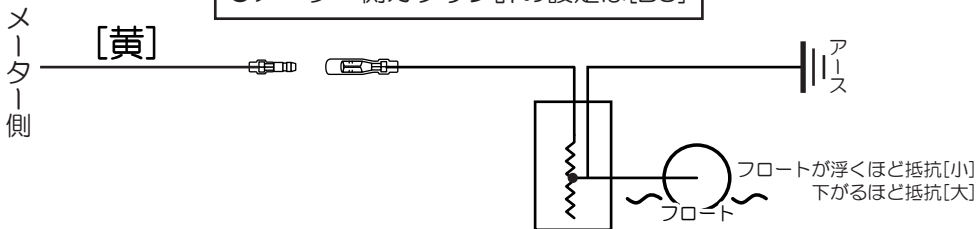
ガソリン計配線

もともとガソリン計が装備されているバイクで、フューエルユニットの満タン時とガス欠時の[抵抗値]が本製品と合えばご使用頂けます。

主にHONDA車対応とYAMAHA、SUZUKI車対応の2種類の[抵抗値]を選択できます。

フューエルゲージが必要ない場合は「表示無し」を選んで頂けます。

●メーター側ガソリン計の設定は[B5]

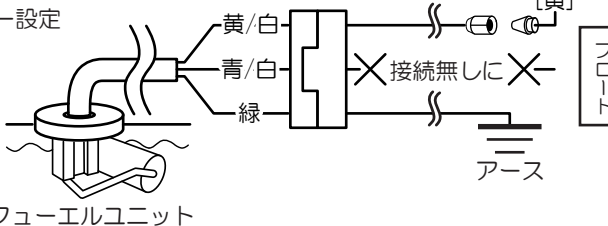


●車種別で配線色は異なる場合があります。

サービスマニュアルの配線図で配線の色を確認してください。

HONDA車の例

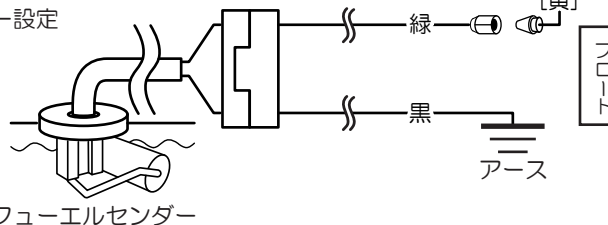
メーター設定



黄/白と緑の間	
フロート 上(F)	25~45Ω
フロート 下(E)	400~700Ω

YAMAHA車の例

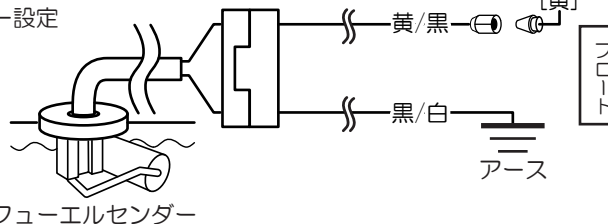
メーター設定



緑と黒の間	
フロート 上(F)	約10Ω
フロート 下(E)	約100Ω

SUZUKI車の例

メーター設定



黄/黒と黒/白の間	
フロート 上(F)	約10Ω
フロート 下(E)	約100Ω

D7

パルス入力配線

本製品はハイテンションコードより発火信号を読み取る電気式タコメーターです。
発火信号の読み取りはハイテンションコードにパルス入力配線を巻きつけて行います。

⚠️ イグニッションコイル直接接続禁止

他の従来品(当社製含む)でイグニッションコイルの一次側に配線を接続する方法がありますが本製品では絶対に行わないでください。過電流によりメーターが故障してしまう可能性があります。

メーター側で発火回数設定変更が必要な場合があります。

●メーター側発火回数設定は[B4]

メーター側

[茶]タコメーター線

付属品

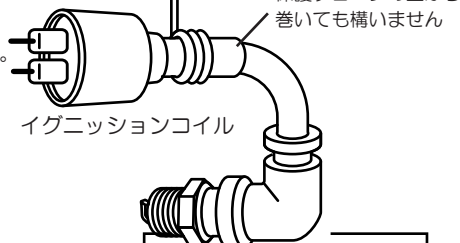
●付属のパルス入力配線は約600mmです。市販のコードで代用できますので長さの足りない場合は別途ご用意ください。

手順

[茶]パルス入力配線

保護チューブの上から巻いても構いません

- ・ハイテンションコードからプラグキャップを外します。
- ・付属のパルス入力配線をプラグから出来るだけ離れている位置で約1~5周巻きつけ、絶縁テープなどで仮止めしてください。本製品はとても少ない巻き数でも作動することが出来ますので、巻き数は作動状態を確認して調整してください。
- ・ハイテンションコードの保護チューブの上から巻いても問題ありません。
- ・テープで配線を仮止めしている部分に熱収縮チューブを通し、ドライヤーなどで熱し、チューブを収縮させてください。チューブの収縮温度は90℃以上で、約50%の内径まで収縮します。
- ・最後にプラグキャップをしっかりと取り付けてください。



イグニッションコイル

プラグはレジスタータイプを使用してください。ハイテンションコード、イグニッションコイルもノーマルをご使用ください。



熱収縮チューブ

危険

タンクにガソリンがあり、大変危険ですので、ライターなどの火を使いチューブを収縮させることは絶対に止めてください。

危険

配線仮止め状態での実走行は危険ですのでお止めください。

作動点検

●数値が実際と異なる場合

実際の回転数の約半分を指す場合や反対に2倍、3倍・・・と指す場合
→発火回数設定の変更を行ってください。設定方法は[B4]

●作動が不安定な場合

原因は様々ですが主にパルス入力配線に発火信号以外の信号(ノイズ)の混入が原因と考えられます。この時、指針の指す数値はある回転数で実際よりも多くなるだけでなく、少なくなる場合もあります。

→主な原因はプラグ、イグニッションコイル、ハイテンションコードからのノイズの影響です。

これらを純正品から点火強化品などに交換した場合、ノイズは増大します。特にプラグはレジスタータイプ(抵抗入り)以外を使用するとノイズはかなり強くなります。必ずプラグはレジスタータイプを使用してください。ハイテンションコード、イグニッションコイルもノーマルをご使用ください。

→パルス入力配線の巻き数、巻き位置を調整してください。

ノイズの悪影響がある場合に効果的なのは巻き数を減らす方法です。ノイズの影響が少なくなります。

配線を一回も巻かず、ハイテンションコードに沿わず程度で作動する車両もあります。巻き位置はプラグより出来るだけ離れている位置が推奨となります。

→エンジン振動が原因で、指針位置にズレが生じてしまっている可能性があります。取り付けステーにクッションを追加するなど工夫してください。当社製各車専用ステーを別な車種に流用した場合もクッションの強化が必要になる場合があります。車両によって振動の大きさ、共振回転数が異なる為です。

[回転警告灯の点灯タイミング、最高回転数の記録]と[指針の示す回転数]を比較した場合、指針の示す回転数に若干の[遅れ]や[ズレ]が生じてしまいます。これは電気式タコメーターの指針を作動させる構造によるもので、本体の調整不良や故障ではありません。あらかじめご了承ください。

(デジタル回路のみで管理を行う為、回転警告灯の点灯タイミング方が指針より正確に作動しております。)

まえがき	ご使用にあたっての注意点	A1
機能一覧		A2
速度検知方式		A3
本体形状		A4
基本操作方法	各機能の設定変更や内容確認方法手順	A5
メイン画面内容	切替方法：温度⇄時計、最高速⇄トリップ⇄オド	A6
ページ画面一覧	簡易説明	A7

トリップメーターの消去方法	B1
最高回転数記録の確認と消去、回転数警告灯の設定	B2
最高速度記録の消去、速度警告灯の設定	B3
発火回数の設定	B4
ガソリン計の設定	B5
最高温度記録の確認と消去、温度数警告灯の設定	B6
時計の時間調整	B7
スピードメーターの速度補正	B8
速度補正值の割り出し方	B8-2
照明色の変更	B9

POWER TRY SYSTEM

測定について	C1	
測定の手順	C2	
目標の設定	目標速度の設定	C3
	目標距離の設定	

配線接続図	D1
電源の配線	D2
[緑][赤]インジケータの配線	D3
[橙]インジケータの配線	D4
温度計	D5
ガソリン計配線	D6
パルス入力配線	D7

〒584-0069

大阪府富田林市錦織東3-5-16

TEL(0721)25-1357 (代)

FAX(0721)24-5059

株式会社

SPECIAL PARTS

武川

<http://www.takegawa.co.jp>