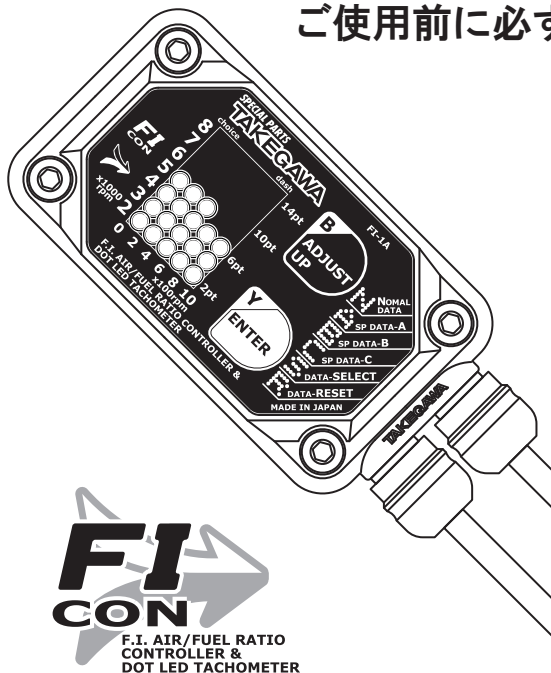


ご使用前に必ず説明書をご覧ください。



① まえがき

② ご使用にあたっての注意点

③ キット内容

④ 作動の流れ

⑤-1 設定方法一覧

⑤-2 データ編集画面

⑤-3 セレクト画面

⑤-4 リセット画面

⑥ 参考データ

⑦ 配線

⑧ トラブル



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。

- 本製品は純正ECMの噴射回路に割り込ませて噴射時間を延長する商品です。構造上、万が一のトラブル時(本製品の故障や配線の不具合)には燃料噴射がストップしてしまう可能性があります。
- 本製品に入っている3種類の改造車用参考データは、当社のテストで使用していたデータです。あくまで参考データで、必ずセッティングが合っているかをお客様のバイクでも確認して下さい。参考データにより、エンジンの故障に関して保証するものではありません。当社テスト車両と違う改造をしている場合は、再セッティングの必要があります。また、各部品の個体差、外的要因(気温など)でセッティングが異なる場合もあります。

以上の事を予めご理解のうえで使用して下さい。

①まえがき

このたびは、TAKEGAWA商品をお買い上げ頂きましてありがとうございます。使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願いいたします。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、お買い上げ頂いた販売店にご相談下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

◎取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、当社は賠償の責を一切負いかねます。
◎この製品を取り付け使用し、当社製品以外の部品に不具合が発生しても当社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。

◎商品を加工等された場合は、保証の対象にはなりません。

◎他社製品との組み合わせのお問い合わせはご遠慮下さい。

▲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。

- ・一般公道では、法的速度を守り違法運転を心掛けて下さい。
(法定速度を越える速度で走行した場合、運転者は道路交通法、速度超過違反で罰せられます。)
- ・作業を行う際は、必ず冷間時(エンジンおよび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。(部品の破損、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。)
- ・走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みがないか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。

- ・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。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。(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。)
- ・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、整備は、取扱説明書又は、サービスマニュアル等の点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。
(不適当な点検整備は、事故につながる恐れがあります。)
- ・点検、整備等を行った際、損傷部品が見つければ、その部品を再使用する事は避け損傷部品の交換を行ってください。
(そのまま使用すると事故につながる恐れがあります。)
- ・ガソリンは、非常に引火しやすい為、一切の火気を避け燃えやすい物が回りに無い事を確認して下さい。
又、気化したガソリンの滞留は、爆発等の危険性がある為、通気の良い場所で作業を行ってください。

◎クレームについては、商品に欠陥があると認められた商品に対しては、商品お買い上げ後3ヶ月以内を限度として、修理又は、交換させて頂きます。ただし交換工賃等の一切の費用は対象となりません。正しい取り付け、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。

②ご使用にあたっての注意点

社外品のH.I.D.キットはバラスト/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場合がほとんどで、故障の原因となりますので使用しないで下さい。社外品の点火装置(イグニッションコイルやプラグコード)は点火電圧のアップに伴う、悪影響ノイズの増大により故障の原因となりますので使用しないで下さい。

社外品の発電装置は充電力の不足により、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りますので使用しないで下さい。

◎本製品のボディは樹脂製です。

風化を防ぐ為に長期、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が考えられます。

◎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滴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などすると水が浸入してしまう可能性があります。

洗車時は注意して下さい。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画面に曇りが発生する事があります。

◎絶対に分解しないでください。

大変危険ですので分解や改造を行わないでください。また、お客様で分解された場合、商品修理をお受けする事も出来なくなってしまうです。

◎激しい衝撃を与えないで下さい。

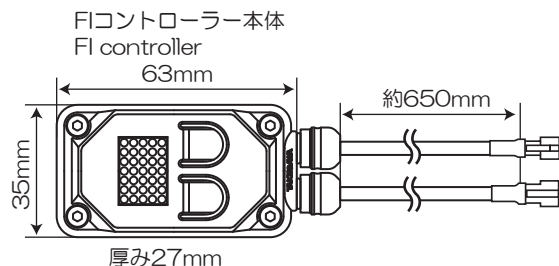
オフロード走行やジャンプなど、メーターに伝わる衝撃がとても強い行為は行わないでください。衝撃によっては内部部品の欠落、ボディの損傷の恐れがあります。

◎お手入れについて

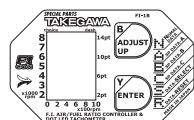
頑固な汚れがある場合は水に少量の中性洗剤を溶かし、ゆっくり丁寧に汚れを落としてください。

揮発性のあるもの(シンナー・アルコールなど)やコンパウンドで掃除しますと、パネル等が曇ってしまいますのでご注意ください。

③キット内容



白パネル
white panel

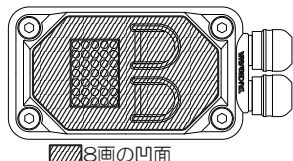


黒パネル
black panel



パネルは装着場所やスタイルに
合わせてお選び下さい。

パネル貼り付け注意点

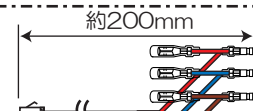
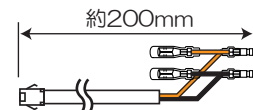


8面の凹面

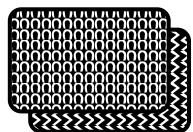
パネルは8角の凹面内に正確に貼り付けて下さい。
ずれて淵部分にパネルが乗り上げてしまうと、接
着不具合によりその隙間から雨水等が内部浸入し、
故障してしまいます。

パネルは枠のサイズよりも若干小さく製作してお
ります。

電源側サブハーネス
sub-wiring for power source

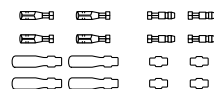


パルス、ポンプサブハーネス
sub-wiring for pulse & pump



マジックテープ
velcro set
27×42

●マジックテープを使用しお
好みの位置にメーター本体を
固定してください。

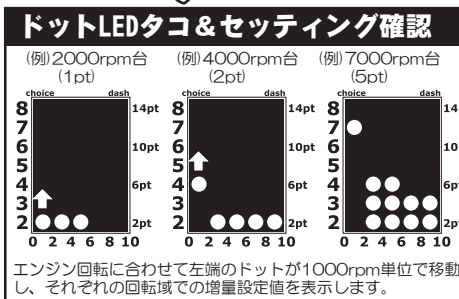
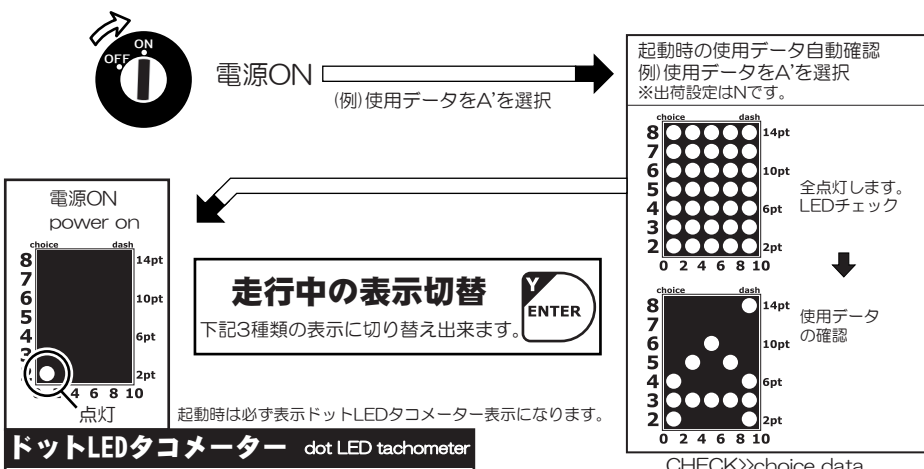


ギボシセット
(オス4セット、メス4セット)
terminal set

④作動の流れ

※出荷時は使用データはN(ノーマル)に設定されています。

②設定方法一覧でご希望の設定に変更して下さい。



オールリセット方法

各種設定の変更中に電源をOFFにしたなど
でデータ更新エラーが発生し、正しく
データが書き込めなかった場合、本体が
正常に作動出来なくなってしまう可能性
があります。
この様な場合、オールリセット(設定を出
荷状態に戻す)を試して下さい。



⑤-1 設定方法一覧

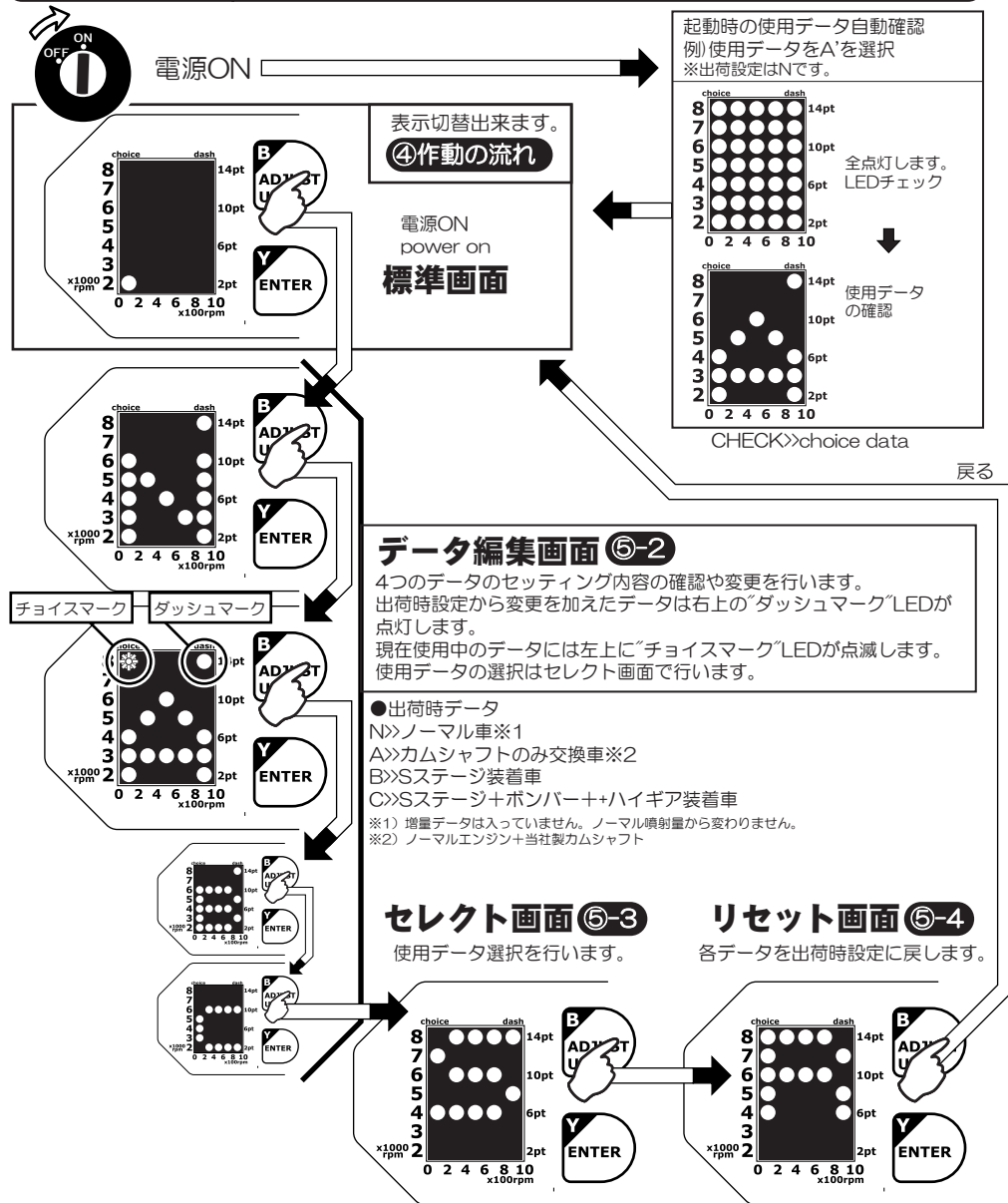
⚠ 注意

各種設定の変更中に電源をOFFにしないで下さい。
データ更新エラーが発生し、正しくデータが書き込まれない場合があります。最悪の場合、メモリー破壊に繋がりがデータが記録する事が出来なくなります。

エンジン稼働中でも各種設定変更が出来る様に設計しておりますが、エラー防止の為に可能な限りエンジン停止中に操作を行ってください。

⚠ 警告

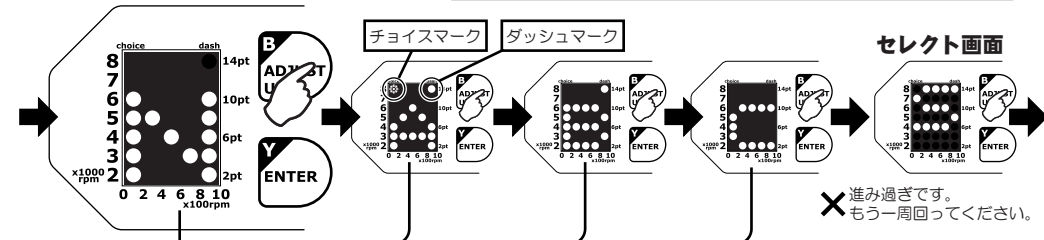
大変危険ですので、走行中は絶対に設定変更作業を行わないで下さい。



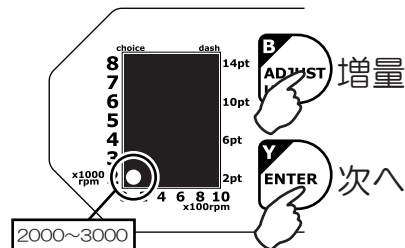
⑤-2 データ編集画面 データのセッティング変更を行います。

①Bボタンで「N」「A」「B」「C」4つの中からセッティングしたいデータを選択し、Yボタンで編集画面に進みます。

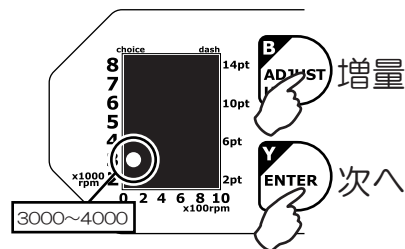
チョイスマーク	現在このデータを、エンジン作動用に選択している
ダッシュマーク	出荷データにセッティング変更を加えている場合に点灯



②まず、2000rpm~3000rpmの調整



③3000rpm~4000rpmの調整



④4000rpm~5000rpmの調整

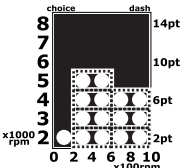
⑧8000rpm~9000rpmの調整

①へ戻ります。

増量ポイント (pt) 数について

調整について設定値0ptがノーマル噴射量で、最大設定値は14ptとなります。(1ptでインジェクターへの噴射時間を約1万分の1秒延長します。)

LED2個1組で1ptとなります。
右図は7ptを表示しています。14ptを超えると0ptに戻ります。



出荷時の参考データについて

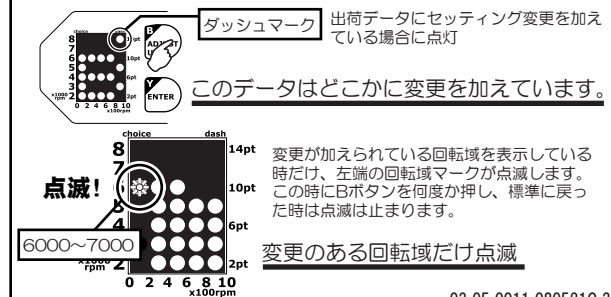
出荷時のポイント数データは下表の通りです。

- 出荷時データ
N>>ノーマル車※1
A>>カムシャフトのみ※2
B>>Sステージのみ
C>>Sステージ+ボンバー+ハイギア(118%)
- ※1) 増量データは入っていません。
※2) ノーマルエンジン+当社製カムシャフトだけ

回転域	N	A	B	C
8000以上	0	8	10	10
7000~8000	0	8	10	10
6000~7000	0	9	8	8
5000~6000	0	4	7	7
4000~5000	0	0	5	6
3000~4000	0	0	4	4
2000~3000	0	0	2	2

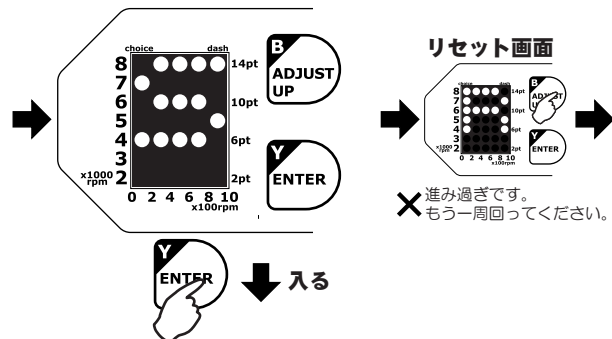
MEMO

出荷データに変更を加えている部分がどこを確認する事が出来ます。

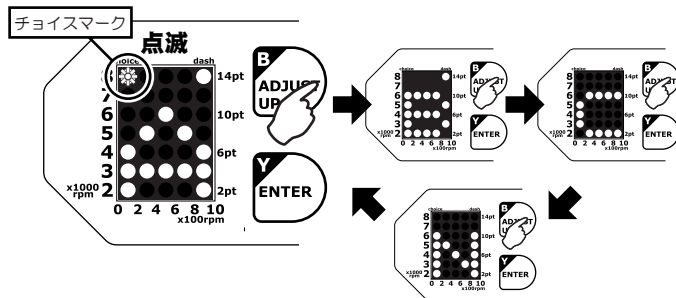


⑤-3 セレクト画面 4つデータの中から作動用データの選択を行います。

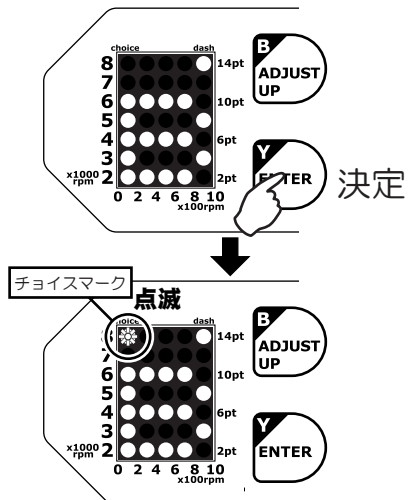
①Bボタンを5回押しSセレクト画面に進み、Yボタンで選択画面に進んでください。



②最初に現在使用中のデータが表示されます。Bボタンで使用したいデータを選択します。



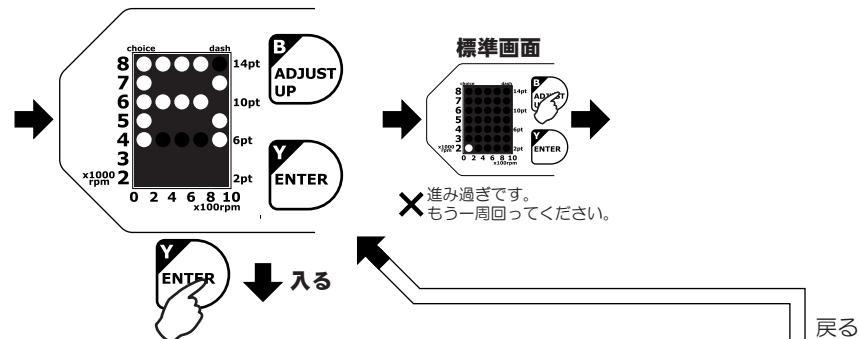
③使用したいデータのところで、Yボタンを押すと決定になります。



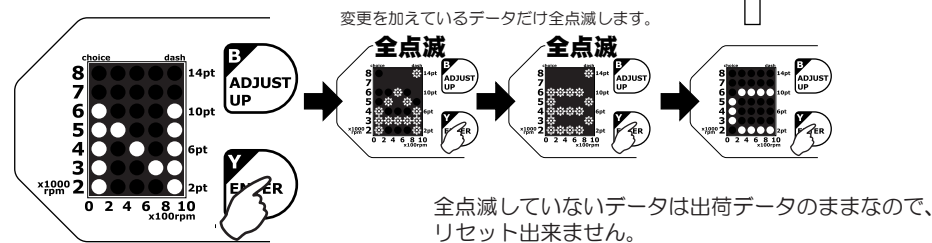
チョイスマークが1秒間点灯した後、標準画面に戻ります。

⑤-4 リセット画面 4つデータについて出荷データへの初期化を行います。

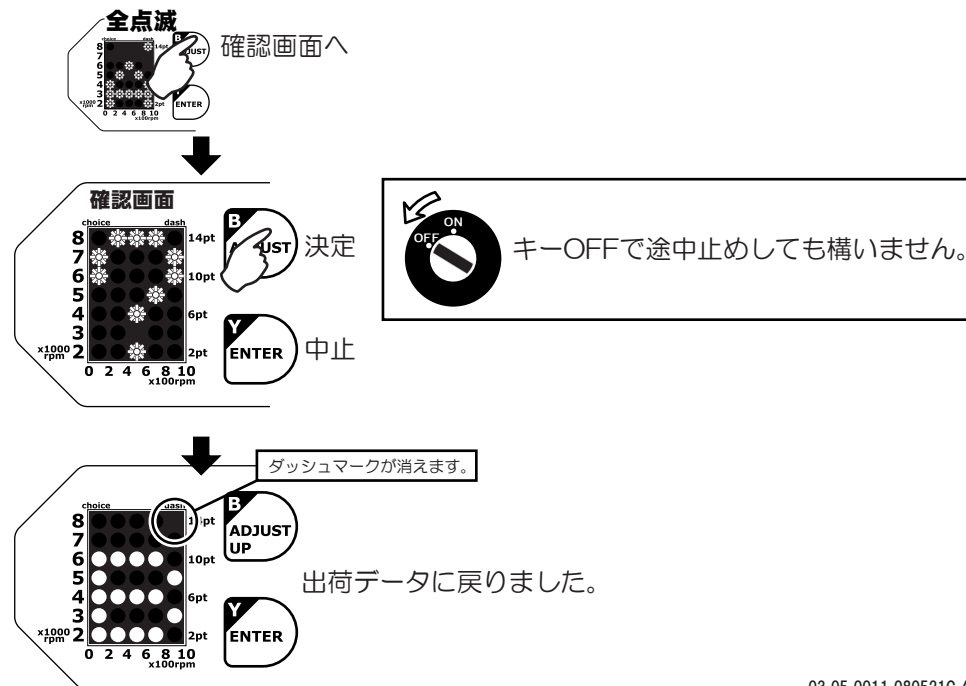
①Bボタンを6回押しRリセット画面に進み、Yボタンでリセットデータ選択画面に進んでください。



②Yボタンで初期化したいデータを選択します。



③初期化したいデータのところで、Bボタンを押すと確認画面に進みます。



⑥参考データ

本製品に入っている3種類の改造車用参考データは、当社のテストで使用していたデータです。あくまで参考データで、必ずセッティングが合っているかをお客様のバイクでも確認して下さい。
一般に空気とガソリンの重量比14.7：1が理想空燃費とされていますが、チューニングやエンジンの種類で最適な空燃比は全く異なります。また、エンジン出力に優れた空燃比と理想空燃比も異なります。当社製Sステージボアアップキットテスト車両の場合、13.5～14.0辺りを目安に調整しております。

※参考データにより、エンジンの故障に関して保証するものではありません。
当社テスト車両と違う改造をしている場合は、再セッティングの必要があります。また、各部品の個体差、外的要因(気温など)でセッティングが異なる場合もあります。以上の事を予めご理解のうえで使用して下さい。

出荷時の参考データについて

出荷時の参考ポイント数データは表の通りです。

- 4つそれぞれ、自由にセッティング変更出来ます。(5-2：データ編集参照)
- セッティング変更を反映するには作動用データとしておく必要があります。(5-3：セレクト画面参照)
- 4つそれぞれ、出荷時のセッティングに戻す事も出来ます。(5-4：リセット画面参照)

●出荷時プリセットデータ

回転域	N	A	B	C	N	ノーマル車 ※増量データは入っていませんので、ノーマル噴射量と変わりません。
8000以上	0	8	10	10	A	カムシャフトのみ交換車 ノーマル124ccエンジン+当社製カムシャフトだけ取り付け (WR14gを6個)
7000～8000	0	8	10	10	B	Sステージ156ccボアアップ(カムシャフト付)のみ交換車 マフラーはノーマル (WR15gを6個)
6000～7000	0	9	8	8	C	Sステージ+サイレントボンバー+ハイギア(118%) (WR13gを6個)
5000～6000	0	4	7	7		
4000～5000	0	0	5	6		
3000～4000	0	0	4	4		
2000～3000	0	0	2	2		

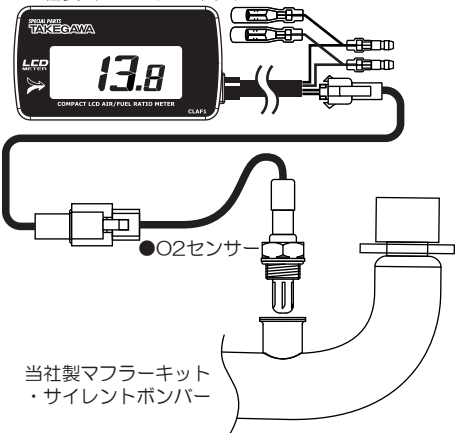
数値はポイント数です。1ポイントでインジェクタの噴射時間を約1万分の1秒延長します。

※WR=ウエイトローラー
ウエイトローラー重量は参考値です。

推奨部品

当社製A/Fメーターキットを合わせて取り付け頂くと、セッティング変更による空燃比の変化を数値で確認出来ます。
①エンジン始動直後：センサー作動温度に達するまで画面には“L”が表示されます。アイドリング回転数では作動温度に達しません。3000rpm辺りをキープして下さい。
②排気によりセンサーが温まってくると数値が下がり始めます。数値の下がりが止まるまで待って下さい。
センサー作動温度に達するとアクセルの開け開めで数値が上り始めます。400℃以上
●燃料が薄く(15.0以上)表示される開度がある場合はすぐに調整を行って下さい。
●ベストなセッティングをするには実走行が必要になります。

当社製A/Fメーターキット



当社製マフラーキット
・サイレントボンバー

⑦配線

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。

セッティング完了後は、カウル内へのコントローラー設置を推奨致します。

- 長期間ご安心して使用して頂く為に
樹脂製のケース及びパネルは太陽光や雨による経年劣化が起きますので、雨のかからない場所への設置を推奨致します。セッティング中も炎天下への長時間放置を避けて下さい。また、隠す事で盗難対策にもなります。
- 接続加工は確実に行ってください。
確実な接続の為に市販エレクトロタップの使用を控えてください。
接続部に大きな電気抵抗や接触不良が起きると正常に噴射増量出来ませんのでご注意ください。

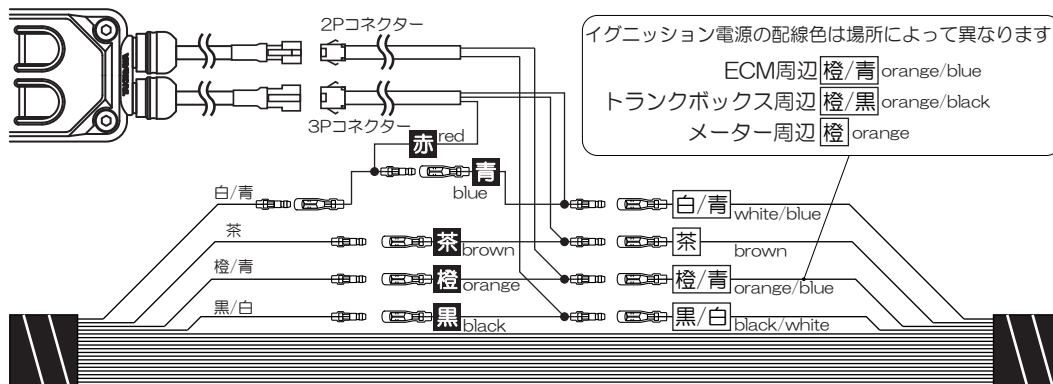
配線接続場所についてトランクボックス下部やフロントカウル内で行えます。

- 本体設置場所を決めた上で、配線接続場所をお選び下さい。
推奨は本体をトランクボックス内に設置、シガーソケット穴を利用した配線接続です。

FIコン バイク側ハーネス

橙	橙/青 橙/黒 橙	イグニッション電源（キーONのDC12V） GグレードはDCソケットから取れます。※場所で色が異なります。
黒	黒/白	パワー系アース配線です。
赤青	白/青	ディスチャージポンプに接続している2本の配線の片方です。
茶	茶	マグネット部からの3Pコネクターです。

- 指定の色の純正ハーネス4本を切断し、それぞれに付属のギボシを取り付けしてください。
当社製造の都合上、配線のライン色がありません。車体側と全く同じではないので、接続先の配線色を間違えないよう注意して下さい。
ギボシの取り付けは専用の工具でしっかり確実に行って下さい。



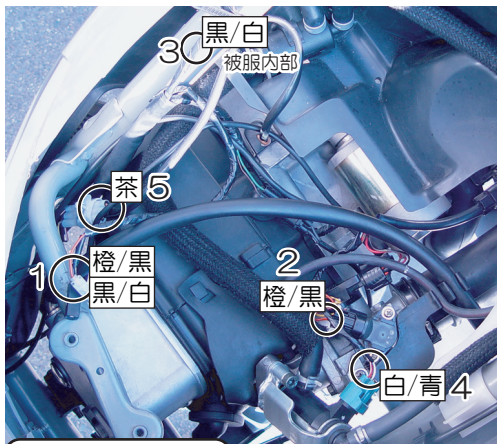
※配線について、当社確認は2006年11/30現在です。

次ページに続く

⑦の続き

トランクボックス下部

写真は、各配線色の確認出来る場所を指しています。同じ配線色であれば、車体のどこから分岐接続しても構いません。写真内[5]の辺りですべての配線の取り出しが可能です。そうする事でシガライター穴部を通しメットインBOX内にコントローラーを設置する事が出来ます。

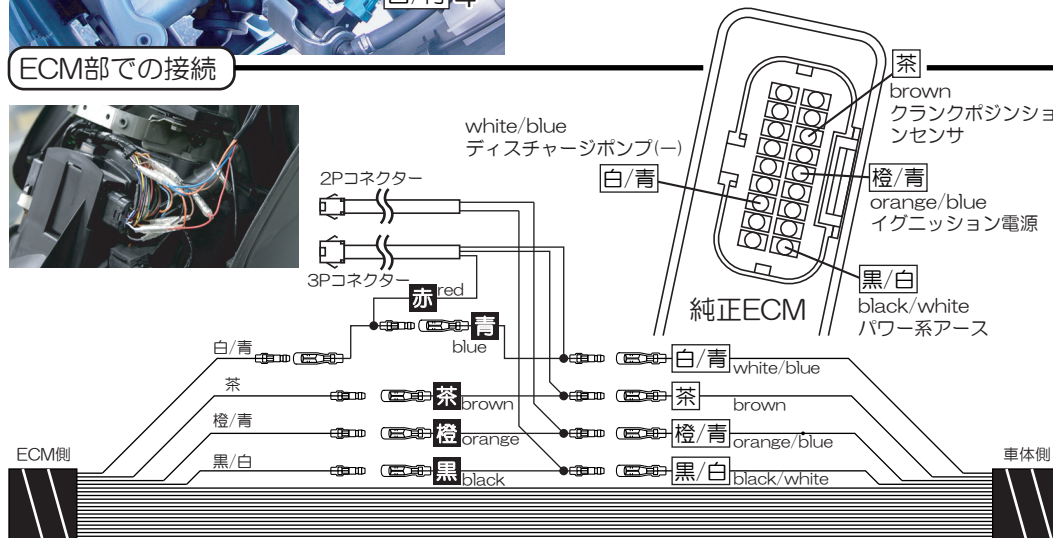
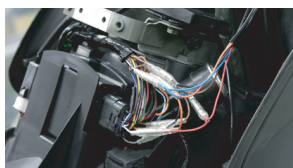


メーター バイク側
サブコード ハーネス

橙	橙/黒	キーONのDC12V電源です。 GグレードはDCソケットから取れます。 ※ECM部では橙/青で色が異なります。
黒	黒/白	パワー系アース配線です。
赤青	白/青	ディスチャージポンプに接続している2本の配線の片方です。
茶	茶	マグネット部からの3Pコネクタです。

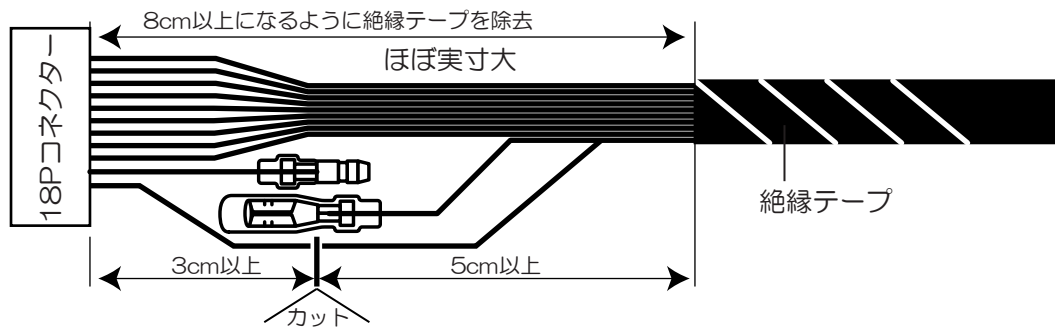
- 1: DCソケット(Gのみ)
2: アイドリングエア コントロール ソレノイドバルブ
3: テール周りへのハーネス
4: ディスチャージポンプ
5: クラックポジションセンサー

ECM部での接続



アドバイス

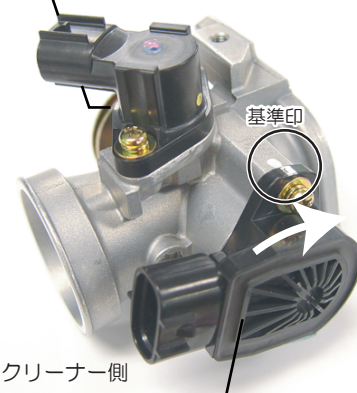
車体側にメスギボシ、ECM側にオスギボシを取り付けてください。
メスギボシカバーは長いので、メスギボシ取付作業するには5cm以上のコードが必要です。



⑧トラブル

頻繁にエンストする

アジャストスクリュー(触らない事)



スロットルポジションセンサー

2000~3000rpmのセッティング値が濃い可能性があります。
ポイント数を減らしてみてください。

下の説明を参考にスロットルポジションセンサーの微調整を試して下さい。

●調整方法のアドバイス

- 調整はセンタースタンドをかけた状態で行います。
- 社外のタコメーターを取り付け、エンジン回転数を確認し行います。
- 回転数の確認は十分暖機してから行ってください。
- アイドルリング回転数は自動調整で、1600rpm前後です。
- アジャストスクリューは基本的に触りません。

- 空ぶかし時はリアタイヤが回転し大変危険ですので、周囲の安全に十分注意し行ってください。
- スロットルポジションセンサーの角度調整についてエンジン高温時はヤケドの危険がありますので行わないで下さい。

①4000rpmぐらいまで回転を上げ、リアブレーキをかけるのと同時にスロットルを閉じ、一気に回転数を落とします。
この時、標準アイドルリング回転数以下に一瞬落ちますので、最低回転数をタコメーターで確認して下さい。

②800rpm近く落ちる場合は、エンストし易い状態です。
スロットルポジションセンサーを車体進行方向に少し(基準印が0.5mmずれるぐらい)傾けて、もう一度最低回転数を確認します。
最低回転数が約1100rpm以上になるように、この調整を繰り返してください。

スロットルポジションセンサーの微調整だけではどうしても改善出来ない場合

①一度スロットルポジションセンサーを標準位置に戻してください。

②反対側にあるアクセルワイヤーのアジャストスクリューを少し締めこんでから、再度、スロットルポジションセンサーの微調整を行ってください。
必ずナットを緩めてからアジャストスクリューの6各穴を締め込んでください。
締め込み参考情報はありますが、基本的に触らない部分ですので1/4から1/2回転程度までと思われます。

電源が入るが、
燃料調整が効かない

2本サブコードの内、パルス・ポンプ側の3Pコネクタ(黒)が抜けてしまっているか点検して下さい。
エンジンは始動しますが、調整は全く効いていません。パルスを読み込んでいないので、ドットLEDタコも動きません。

電源が入るが、ドット
LEDタコが動かない