

# 取り扱い説明書

\*取り付ける前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使い下さい。

\*この取り扱い説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管して下さい。

\*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輛を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取り扱い説明書も併せてお渡し下さい。

## Power Advance Digital C. D. I.

適応車種

商品 NO.

グランド AXIS (’01~)  
SB06J 型専用

4 7 1 4 6

この度はデイトナ「パワーアドバンスデジタルCDI」をお買い上げ頂きまして誠にありがとうございます。ご使用前には必ずこの取り扱い説明書をよくお読み下さい。また、取り付け前に必ず商品の内容をお確かめ下さい。なお、万一お気付きの点がございましたら、お買い求めの販売店にご相談下さい。

この商品を取り付けの際、組み合わせるエアフィルター、チャンバーや、ボアアップ等のパーツに合わせてメインジェット等の交換が必要です。組み合わせる部品によっては、純正のメインジェットサイズのままではエンジンの焼き付きを起こす可能性があります。(チューニングに合わせたセッティングをして下さい)

### <特徴>

- 全回転域において点火時期が最適になるようデジタル制御し、性能をフルに引き出します。
- デジタルタコメーターへ直接接続できる配線を装備。これにより、正確な表示が行えます。

### <商品内容>

NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量	NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	デジタルCDI		1	②	タイラップバンド	L=300	2

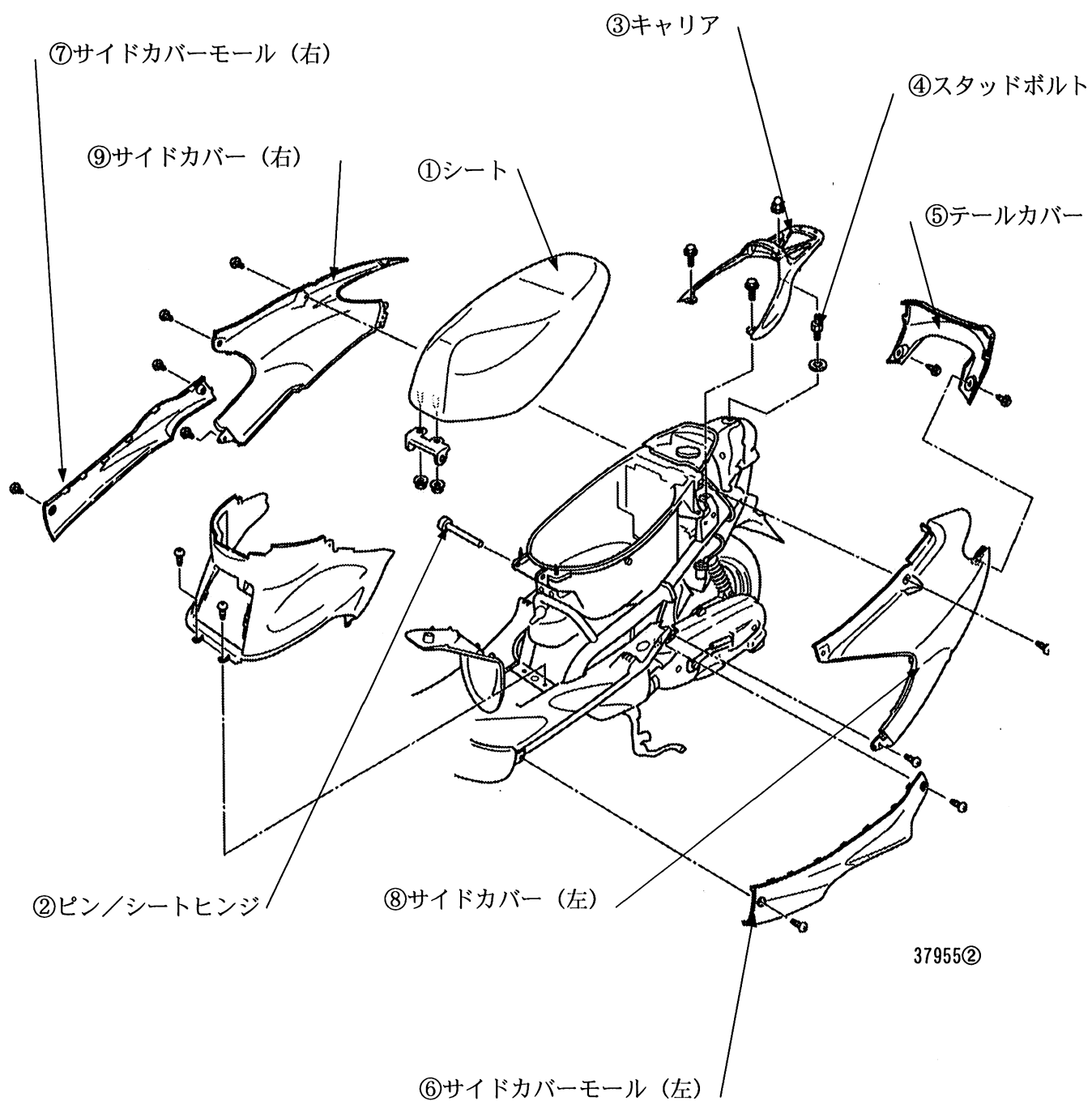
### <注意事項>

- 作業に入る前に必ず安全を確保した上で作業を行って下さい。
- この商品は、記載されている適応車種以外の車輛には使用しないで下さい。
- この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をすることがあります。また、文中にご紹介した商品についても同様です。予めご了承下さい。
- この商品は道路運送車輛法および道路運送車輛の保安基準に適合しております。ただし一般公道において法定速度を超える速度で走行した場合は、ライダー自信が道路交通法違反(速度超過)で罰せられます。一般公道では遵法運転を心掛けて下さい。
- この商品を装着してレーシングコース(サーキット)等で過酷な使用を行う場合、プラグの番数を#8程度に上げて下さい。通常に使用される方は特に変更されなくても結構です。
- バッテリーを取り外した状態、またはバッテリーの性能が低下している場合はタコメーターの表示が正確に表示出来なくなりますので、ご了承下さい。
- 様々なチューニングパーツを装着してテストしていますが、装着パーツによっては当社のプログラミングした点火時期に合わない場合もありますのでご了承下さい。当社製品での組合せを確認し、十分な性能を発揮します。
- プラグは必ず抵抗入りのレジスタープラグをご使用下さい。レーシングプラグ等の使用はノイズを発生しやすく、CDIの性能低下、作動不良、破損につながります。
- プラグキャップは純正をご使用下さい。純正以外のプラグキャップを使用しますと、CDIが正常に作動しなくなる場合があります。また、CDIからタコメーターに直接配線している場合に、正確な回転数を表示しなくなる場合がありますので十分注意して下さい。
- プラグはNGKのBRプラグを御使用下さい。この他のプラグに関しては保証し兼ねます。
- 各種灯火類(フォグランプやバルブの変更等)や電気部品の改造が、CDIに悪影響を及ぼす場合があります。このような場合に当社は一切保証しかねますのでご了承下さい。
- レースに使用される場合、本製品はバッテリー点火方式のため、レギュレーターを取り外すとエンジンは始動できません。配線を加工する場合に注意して下さい。また、配線を加工しての使用状態で不具合や破損が発生しても当社は一切保証しかねますのでご了承下さい。
- 外観上のバリやキズ等のクレームは一切受付られませんのでご了承下さい。
- エンジンの焼き付き/損傷、常識の範囲外による改造等でこれに伴う事故の発生については、当社では一切保証しかねますのでご了承下さい。
- タコメーター配線には大きな電圧が発生しています。ギボシ部のスリーブを確実に被せて、車体(ボディの金属部分)に接触しないよう十分注意して下さい。この配線を使用しない場合は、確実に接触しないように絶縁テープ(ビニールテープ)等で絶縁、動かないように固定して下さい。接触した場合、瞬間的に破損する恐れがあります。また、これによる修理、交換は一切できませんので注意して下さい。
- 当商品は純正オプション設定の、サイドスタンド戻し忘れ防止装置がある車両は、サイドスタンド戻し忘れ防止機能が使用できませんので、ご了承ください。

## ■ 取り付け詳細図 ■

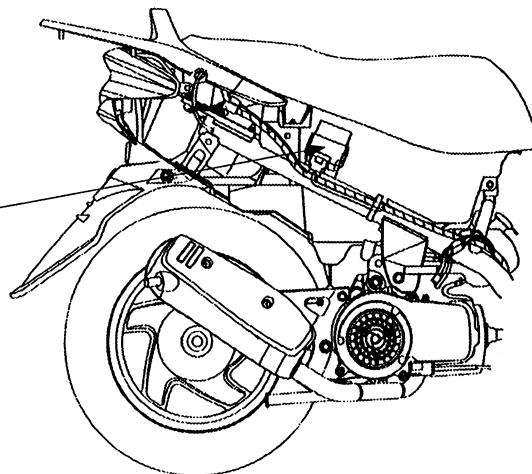
1. イラストを参考に下記の順番でサイドカバーまで取り外します。

- ①シート
- ②ピン/シートヒンジ
- ③キャリア
- ④スタッドボルト
- ⑤テールカバー
- ⑥サイドカバーモール (左)
- ⑦サイドカバーモール (右)
- ⑧サイドカバー (左)
- ⑨サイドカバー (右)



2. 純正CDIの取り付け位置を確認して下さい。  
確認できたら純正CDIをカプラー部分から取り外します。

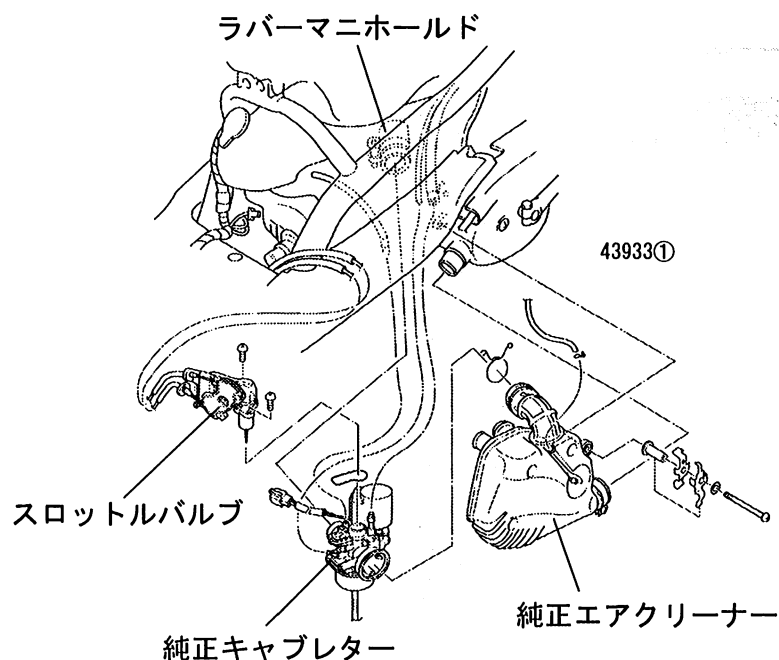
純正 CDI 取付位置



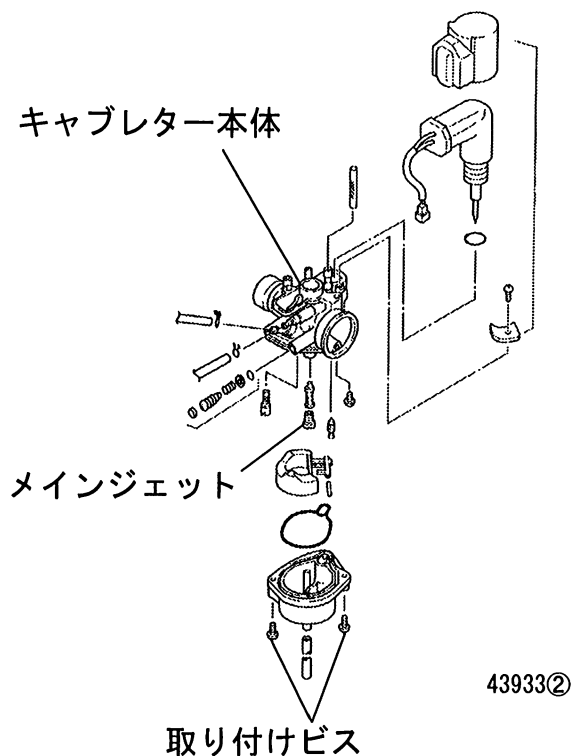
3. ①デジタルCDIの配線をカプラー部分で取り付けます。  
4. ②タイラップバンドを使用し純正CDIの取り付けであった位置付近へ取り付けます。  
\* 実際にはCDIサイズが大きくなっていますので純正そのままの位置にはスペースがありませんので、その付近のスペースにCDIを配置して下さい。

チューニング等によりジェットセッティングが必要な場合は下記図を参考にして下さい。

5. 純正エアクリーナーを取り外します。  
6. 前ページのイラストを参考にメットインBOXを取り外します。  
7. 純正キャブレターからスロットルバルブを取り外します。  
8. 純正キャブレターをラバーマニホールドより取り外します。



9. 純正キャブレターの下側にある取り付けビス2本を外し、フロートを取り外します。
10. メインジェットを外し、チューニングに合わせたジェットに交換します。



11. 取り外したパーツを元通り組み付けてください。
12. エンジンを始動して下さい。この時、エンジンが始動しにくい場合はキックで始動して下さい。
13. エンジンが始動できる事を確認したら、作業は終了です。

### ⚠️ 注意

#### 「グラウンドアクシスについて」

- 当商品をSTD車両に装着した場合、純正マフラーの構造上、エンジン回転の頭打ちが発生し、最高速度が向上しません。  
最高速度を向上したい場合は、スポーツマフラーへの交換(エンジン回転数向上)とプーリーの交換(ギヤ比の変更)を行って下さい。
- 当商品を装着し、チューニング(ボアUP、マフラー交換等)を行った場合、変更該当商品に準じたセッティングを行う必要が御座います。  
適切なセッティングを行わない場合、焼き付き等のエンジントラブルの発生原因となりますので、必ずセッティングを行って下さい。

# Power Advance Digital CDIの概要

## 「デジタルCDIのメリット」

現在、小排気量車の主流であるCDI点火方式においてはアナログタイプがほとんどです。アナログとデジタルの違いについて簡単にいうと、「点火するタイミングが自由に取れるか取れないか」の違いとなります。点火タイミングは性能に対して重要で、エンジンの性格を変えてしまいます。アナログタイプは、ある範囲の中で点火時期を移動させる事はできても、自由にとすることはできませんでした。そこで、マイコンによりデジタル化され、各回転における最適な点火タイミングを取る事により性能アップが期待されます。

## 「Power Advance Digital CDIの特長」

- 設定点火タイミングを1種類のみとしました。これはユーザーが設定で悩んだり、変化が分からなかったりする事を少しでも減らせればという観点から、チューニングパーツによって左右されない、エンジン自信の点火タイミングを設定しました。
- タコメーターの無いスクーターにとって回転数は気になるものです。そこで、Power Advance はタコメーターへの直接配線を装備しました。今までプラグコードに巻き付けていたエンジンパルス検出コードをCDIに直接つなげられるようになります。このため、より正確な回転数表示と接続の簡略化が可能となりました。

故障かな？と思ったら．．．（基本的に純正CDIから変更した時に起り得る症状を記載しています。）

症状	原因または対処
エンジンが始動できない。 火花が弱い、または飛ばない。	1. カプラーの接続が完全に行われていない。 2. プラグの不良／かぶり 3. CDIの不良が考えられます。
キックでは始動できるがセルで始動できない。またはセルが回らない。	1. バッテリーの性能低下。または不良 2. プラグの不良／かぶり
純正CDIではエンジンが始動できる。	デジタルCDIは始動時にも安定した電源が必要なため純正よりも電圧を必要とします。強めにキックしてみてください。それでも始動出来ない場合はCDIの破損が考えられます。
アイドリングをしない。または安定しない。	1. バッテリーを取り外した状態やバッテリーの性能が低下している。 2. アイドリングを少し上げてみる。
回転が上がらない	1. プラグキャップは純正を使用していますか？ノイズをひろっている可能性が有ります。 2. プラグはレジスター（抵抗入り）プラグを使用されていますか？ノイズをひろっている可能性が有ります。
高回転まで吹け上がらない。	1. カプラー部の電極が焼けてしまっている。配線部分を確認する。 2. 同時装着パーツとのマッチングが良くない。 3. キャブレター／駆動系のセッティングが合っていない。
走行中エンジンが止まってしまった。	エンジンの破損が考えられますが、CDIの直接原因とは考えにくいです。セッティングの問題からエンジンの焼き付き等と考えられる。
灯火類が切れてしまった。	灯火類はCDIに直接関係してきません。バルブの組み付け状態を確認する事をお薦めします。
リミッターが解除されない。	エンジンがかかる場合、CDIは正常に働き、もちろんリミッターも解除されています。純正プーリーやマフラーの働きでリミッターを解除してもスピードの上まらない構造になっている可能性が高いです。プーリー、マフラー等を変更して下さい。
（タコメーター装着の状態） タコメーターの針が、ブレーキをかけた状態の時、一時大きく振れる	バッテリーを取り外した状態やバッテリーの性能が低下している場合に起りやすい症状です。バッテリーを接続または交換して下さい

## ■ タコメーターへの接続方法 ■

この Power Advance Digital C D I にはタコメーターへの直接配線を装備しています。

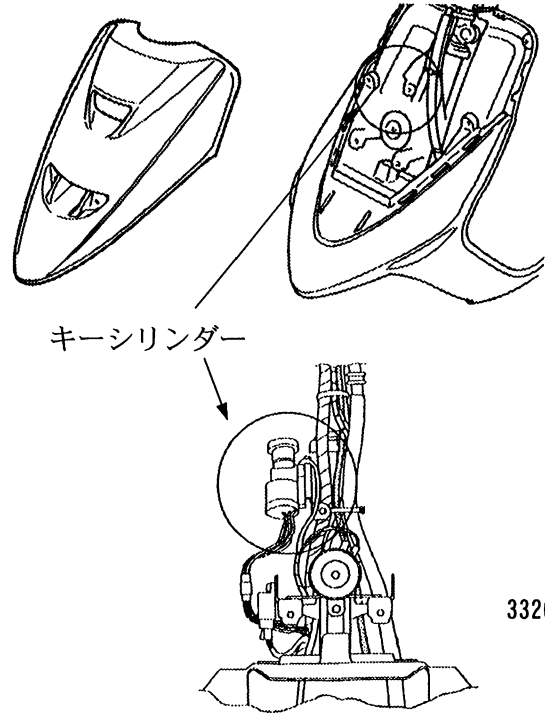
デイトナ商品のデジタルタコメーター（46161）を取り付ける方法を明記致します。

※デジタルC D I からでてくる白い配線には電気式アナログタコメーターを使用しないで下さい。

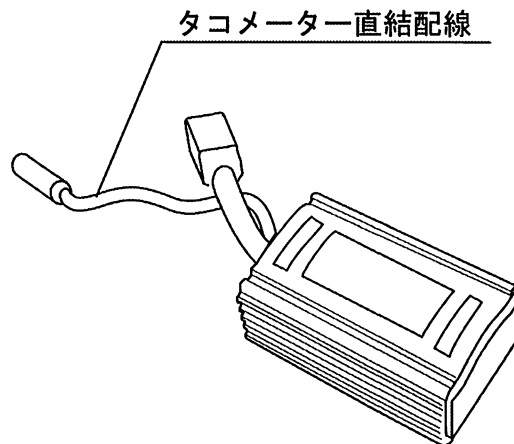
タコメーターの説明書と併せて取り付け下さい。

イラストは JOG-ZR ですが、GRAND AXIS も同様です。

1. フロントカバーを取り外して下さい。
2. 右図の○部分にあるメインスイッチを確認して下さい。
3. メインスイッチから出ている茶色の配線を確認して下さい。これにタコメーターの黒/白線をタコメーターに付属のワンタッチカプラーを使用し取り付けます。
4. デジタルC D I から出ているタコメーター取出し配線（白）とタコメーターの黒線をギボシ部で接続します。
5. タコメーターの黒（アース）線を車体のホーンのスチー締付ボルトと共締めします。
6. エンジンを始動し、タコメーターが正常に動く事、照明がつく事、回転数表示が正しいか確認して下さい。（回転数表示が正しくない場合、タコメーターの設定が正しいか確認して下さい。）
7. 取り外した部品をもとどおり組み付け作業は終了です。



タコメーター配線	車体側の接続位置
黒（アース）	ホーンステータスの取り付けボルトと共締め
黒/白（電源）	メインスイッチの配線の茶色に割り込みさせる。
白（点火パルス）	デジタルC D I の白線と接続



### ⚠ 警告

- 取り付けは確実に行って下さい。また、走行中ネジ部等緩むことがない様に、規定トルクにて確実に締め付けて下さい。
- 取り付け後、約 1 0 0 km 走行しましたら、各部を点検してネジ部の増し締めを行って下さい。その後は約 5 0 0 km 毎に必ず点検し、同様の増し締めを行って下さい。

### ⚠ 注意

走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所の点検を行って下さい。