

取扱説明書

DAYTONA corp.

S74696①/②

*取り付けす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ください。

*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。

*この商品もしくはこの商品を取り付けた車両を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。


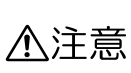
POWER ADOVANCE DIGITAL CDI	適応車種	商品NO.
	モンキー／ゴリラ、APE50/100 (12V、キャブ車用)	74696






■ご使用前に必ずご確認ください■

※ 取扱説明書内の注意事項を守らずに使用した事による事故や損害について、当社では一切の責任は負いません。

※ 商品の保証については保証書裏面の保証規定に沿って行ってまいります。保証内容をご理解のうえ、この取扱説明書と一緒に保管してください。

本書では正しい取り付け、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。

	警告 要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
	注意 要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

 実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	 禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
 火気厳禁	表記の禁止行為を告げるものです。	 その他	その他の警告及び注意を告げるものです。
 法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。		

警告



禁止

- ・ 作業に入る前に必ず安全を確保した上で作業を行ってください。
- ・ この商品は、記載されている適合車種以外の車両には使用しないでください。
- ・ 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、異常箇所を点検してください。

注意



法令違反

- ・ この商品は道路運送車両法の保安基準に適合しておりますが、スピード違反やマフラー、キャブ等交換により音量が保安基準を超えた場合は、ライダー自身が道路交通法違反で罰せられます。運転は必ず遵法運転を心がけ楽しいバイクライフをエンジョイしてください。



火気厳禁

- ・ 作業の前にエンジン及びマフラーが冷えていることを確認してください。走行直後などでエンジンやマフラーが冷えていないまま作業を行いますと火傷の原因となり大変危険です。



実施

- ・ 取り付け後約100km 走行しましたら各部を点検してネジ部等の増し締めを行ってください。その後は約500km 毎に必ず点検を行い、同様の増し締めを行ってください。
- ・ 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けてください。
- ・ 付属のクッションラバーは消耗品です。使用状況によって消耗度合いが変わりますので保証対象にはなりません。予めご了承ください。
- ・ プラグは**NGKのCRプラグ**をご使用ください。この他のプラグに関しては保証しかねます。
- ・ プラグキャップは純正、又は実績のある信頼のおける製品をご使用ください。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。当社では純正以外との組み合わせによるトラブルは一切保証しかねますのでご了承ください。

- ・ **この商品を装着すると点火時期が変わりますが基本的にはジェットセッティングは必要ありません。**
- ・ **当商品はサイドスタンド戻し忘れ防止機能が使用できません。**サイドスタンド戻し忘れ防止装置はキャンセルされますので、あらかじめご了承ください。
- ・ レース等での使用はご自身の責任で使用してください。この場合保証対象外となりますので予めご了承ください。
- ・ エンジンの焼き付き/デトネーション/ノッキング等による損傷、トラブル、チューニングパーツ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。
- ・ 灯火類用電源（ステーターコイル）を装備していない車種では使用できません（CRF50/100、NSF100等）
- ・ プラグについて、レーシングプラグ等の使用はノイズを発生し、作動不良、破損につながる場合があります。
- ・ 純正車両に装着されているCDIはスピードリミッター等を装備していないため、本商品を装着しただけではトップスピードは上がりません。基本的にボアアップ、ピックキャブレター、スポーツマフラー、ハイカムシャフト、ドライブsprocket等のトータルでの変更をお勧めします。
- ・ 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ください。
- ・ 外観上のバリやキズ等のクレームは一切受け付けられませんのでご了承ください。
- ・ この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中にご紹介した商品についても同様です。予めご了承ください。
- ・ 商品の不良について商品についての保証を行っておりますが、商品以外の費用の保証は一切できませんのでご了承ください。
- ・ この商品の取り付けには別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意いただき、確実な作業を行ってください。
- ・ この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアル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。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。



その他

本商品の特徴

- 点火特性を変更し、デジタル進角。排気量UPや給排気チューニングを施した車両にベストマッチ。
- 車体の振動が伝わりにくいラバーマウント固定です。(XR50/100 モタードを除く。)
- 点火プログラムを3種設定しエンジン仕様にマッチする点火マップを選択可能。
- レブリミッターにより、オーバーレブでのエンジン破損を防止します。
- レブリミッターの作動回転数は3種類から選択可能。

商品内容

NO	パーツ名	サイズ	数量	NO	パーツ名	サイズ	数量
①	CD I 本体		1	④	ギボシ/オス		1
②	クッションラバー		1	⑤	ダブルギボシ用スリーブ		1
③	ダブルギボシ/メス		1	⑥	ギボシ用スリーブ		1

補修部品

品番	部品名称	必要数	税込価格	備考
75531	クッションラバー	1	¥525	

不適合車両

- 灯火類用の電源を持っていない車両は装着不可となります。

OFFレーサーのXR50/70/100、CRF50/70/100等

(又は同じステーターコイル使用の車両)

- 12Vの交流及び直流電源が元々装備されていません、その為マイコン回路が作動しない為使用できません。

NSF100

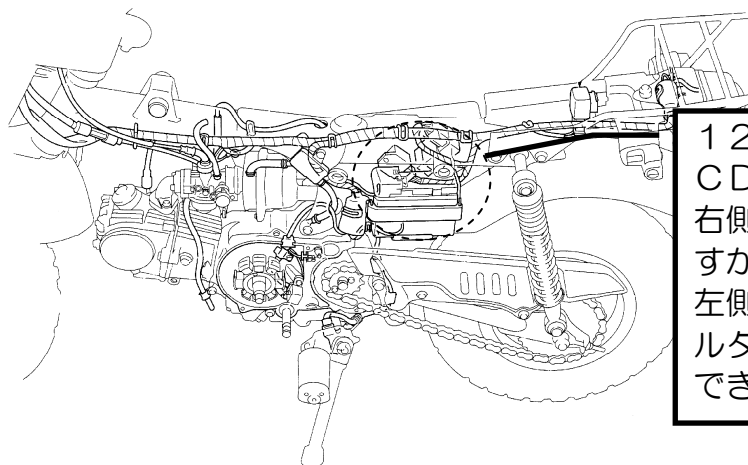
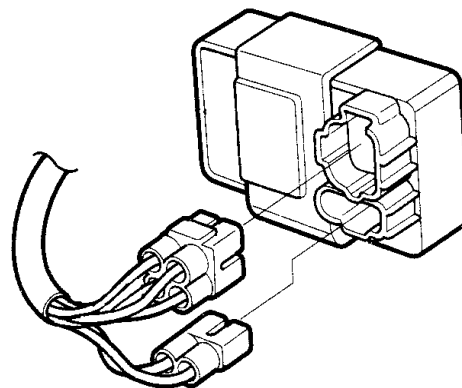
- モンキー、APE系と比較してステーターコイルからのマイコン用電源が弱くマイコンが正常に作動しない為使用できません。
- タコメーター作動用の電源回路を純正CD I 内部に装備していますので純正のタコメーターが使用できません。また配線接続もカプラー等が違う為装着できません。
- NSF100の純正CD I は10500rpmでレブリミッターが作動します。

取付方法

【モンキー/ゴリラの場合】

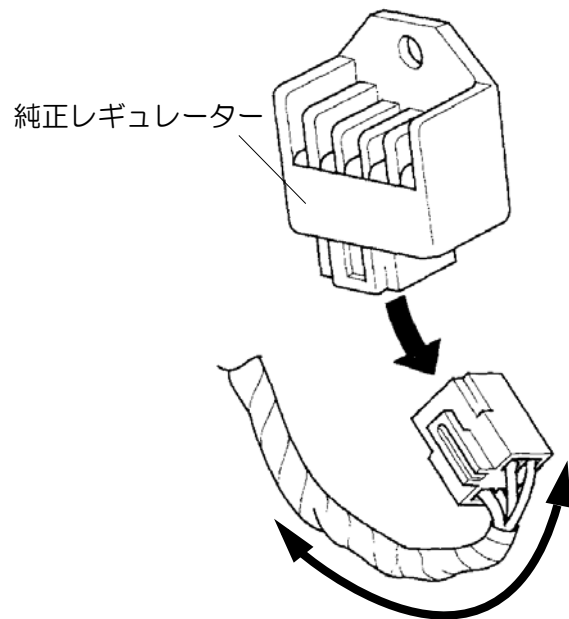
*必ずサービスマニュアルで作業箇所の項目を確認の上、作業を行ってください。

1. ノーマルタイプのUPタイプマフラーの場合、マフラーを先に取り外します。
2. ノーマルCDIのコネクターを取り外します。
3. ノーマルのクッションラバーとCDIをフレームから抜き取ります。
4. ②クッションラバーを使用して①CDI本体を取り付け、コネクターを接続します。



12Vモンキー/ゴリラの場合
CDI及び純正レギュレーターは車体
右側シート下に装備。純正マフラーを外
すか、
左側サイドカバーを取り、バッテリーホ
ルダーごと取り外せば左側から作業が
できます。

5. 純正のレギュレーターの位置を確認します。
6. レギュレーターカプラーから出ている黄色の配線をたどり、この黄色配線をレギュレーターカプラーから 50mm 程度の位置でカットします。

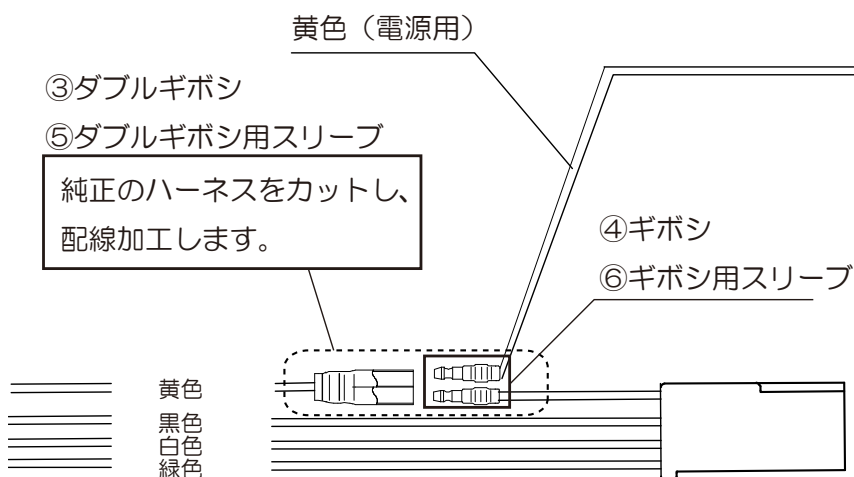
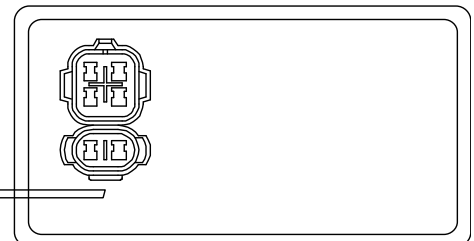


カプラーから50mm程度の位置まで、配線テープをほぐし、該当する配線をきります。配線加工を行います。

7. カットした黄色配線のレギュレーターカプラー側を加工し、⑥ギボシ用スリーブ、④ギボシ/オスを装着します。
8. 反対側のハーネス側も加工し、⑤ダブルギボシ用スリーブ、③ダブルギボシを装着します。
9. ①CD I の黄色配線を手順 8 の③ダブルギボシに接続します。
10. 手順 8 の④ギボシ/オスを手順 8 の③ダブルギボシに接続します。

【モンキーの場合】

①CD I 本体



純正レギュレーター

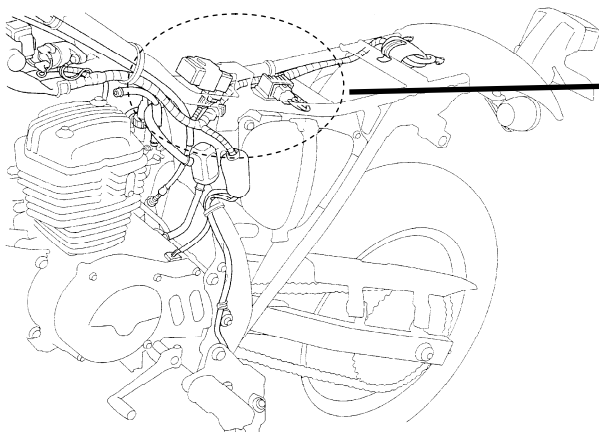
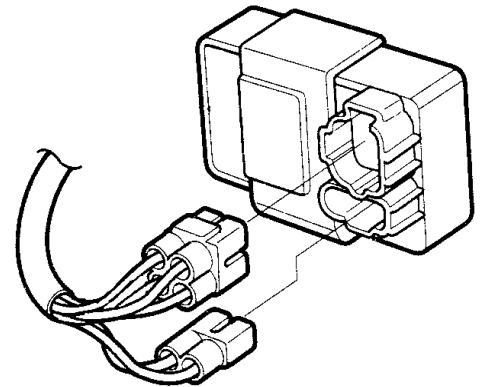
11. 外した部品を元にもどし、作業は完了です。

【APE50/100 の場合】

*XR50/100 モタードも基本的に同様の取り付けになりますが、CD I 取付箇所のスペースが無いため付属ラバーでの取り付けはできません。

*必ずサービスマニュアルで作業箇所の項目を確認の上、作業を行ってください

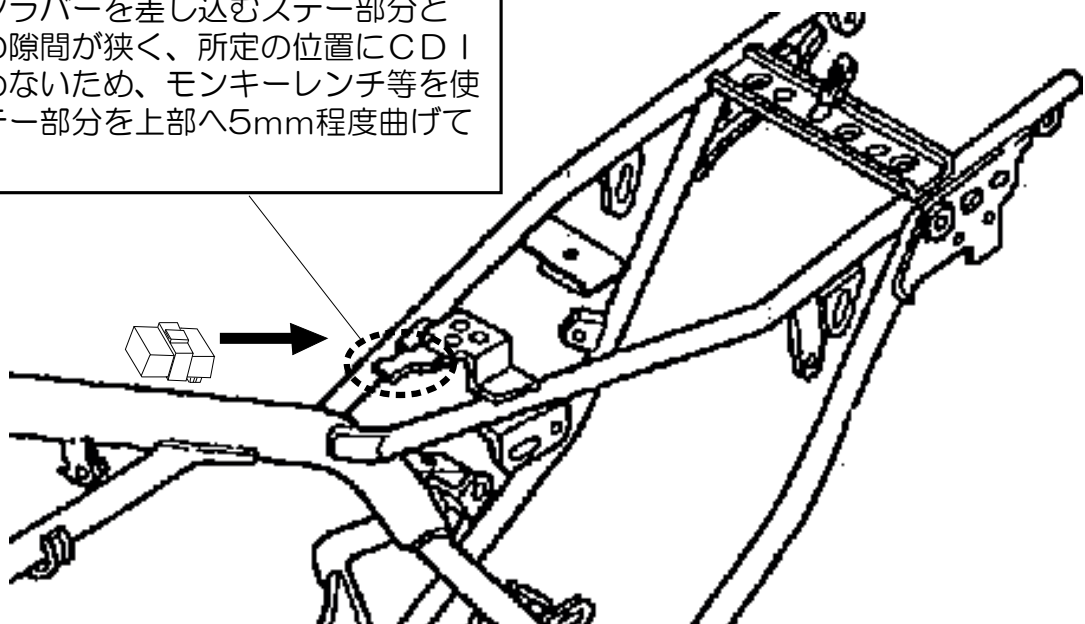
1. シートを取り外します。
2. ガソリンタンクの燃料コックを OFF にして純正タンク固定の六角ボルトを緩め、ガソリンタンクを取り外します。
3. ノーマルCD I のコネクターを取り外します。
4. ノーマルのクッションラバーとCD I をフレームから抜き取ります。



APE50/100の場合
純正タンク、シート、左側サイドカバーを取り外します。
純正CD I はタンク下の後部、レギュレーターはシート下のエアクリーナーボックス上に装備。

【APE100 バッテリー搭載モデル HC07-160001~/HC13-1000001~の注意事項】

APE100 (バッテリー搭載モデル)
クッションラバーを差し込むステー部分とフレームの隙間が狭く、所定の位置にCD I を差し込めないため、モンキーレンチ等を使用してステー部分を上部へ5mm程度曲げてください。

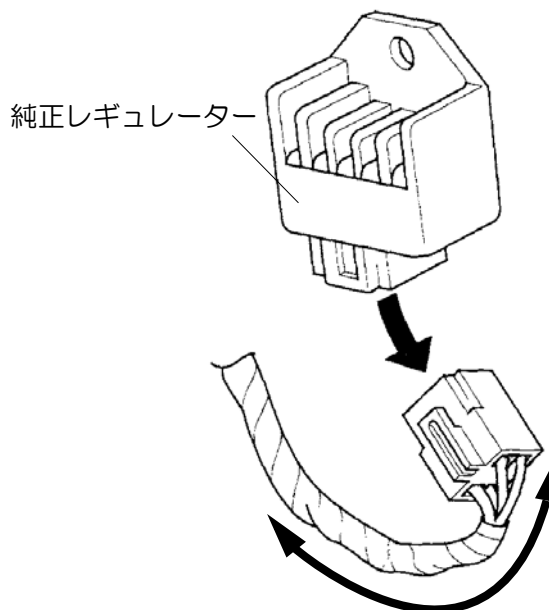


5. ②クッションラバーを使用して①CDI 本体を取り付け、コネクターを接続します。

⚠注意

XR50/100 モーターはCDI の取り付けスペースが狭いため、汎用の結束バンド等を使用して取り付けてください。

6. 純正レギュレーターの位置を確認します。
7. レギュレーターから出ている配線（APE50 は白色/黄色、APE100、XR50/100 モーターは黒色、APE100 バッテリー搭載モデルは黄色）をたどり、レギュレーターから50mm 程度の位置でカットします。

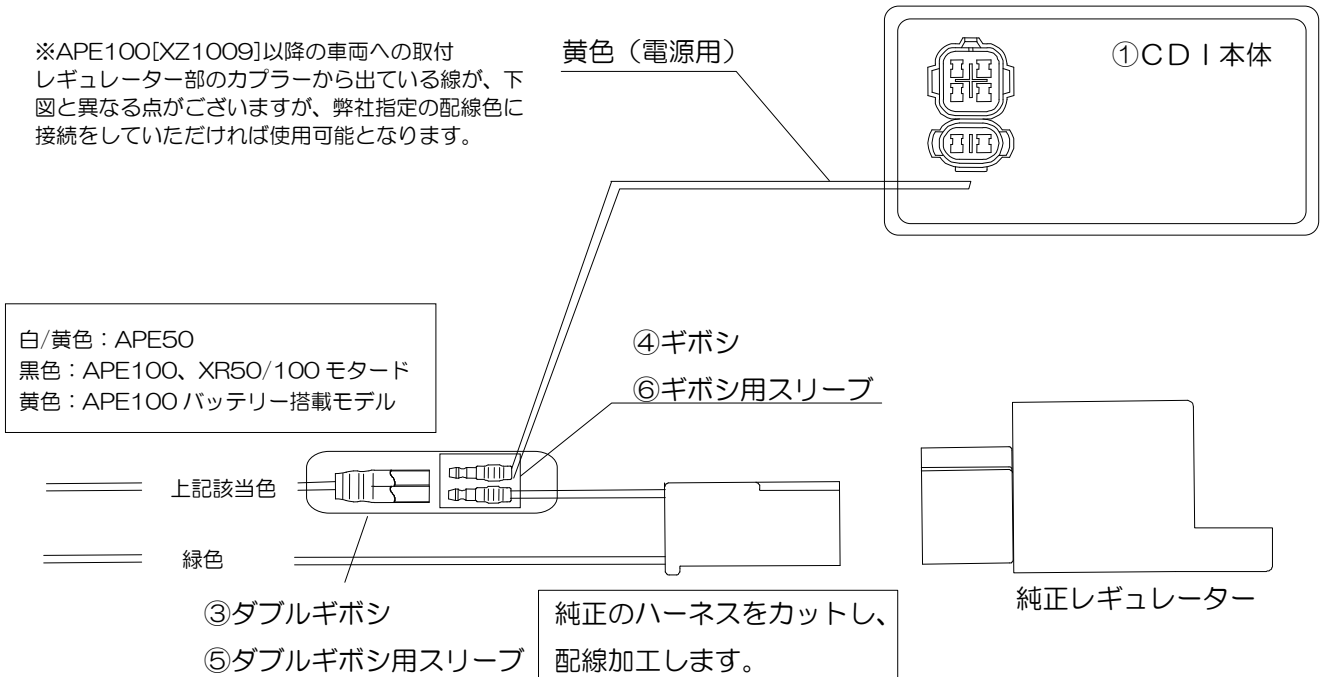


コネクターから50mm程度の位置まで、配線テープをほぐし、該当する配線をきります。配線加工を行います。

8. カットした配線のレギュレーターコネクター側を加工し、⑥ギボシ用スリーブ、④ギボシ/オスを装着します。
9. 反対側のハーネス側の配線も加工し、⑤ダブルギボシ用スリーブ、③ダブルギボシを装着します。
10. ①CDI の黄色配線を手順8の③ダブルギボシに接続します。
11. 手順7の④ギボシ/オスを手順8のダブルギボシに接続します。

【APE50/100 の場合】

※APE100[XZ1009]以降の車両への取付レギュレーター部のカプラーから出ている線が、下図と異なる点がございますが、弊社指定の配線色に接続をしていただければ使用可能となります。



1 2. 外した部品を元にもどし、作業は完了です。

パワーアドバンスデジタルCDIの電源線取り出しの説明事項

純正ハーネスに装着の場合の説明となります。レースハーネス等との組み合わせの場合は用途に応じ配線加工をしてください。配線、改造加工による不具合、火災、その他トラブルには当社では工賃、送料その他一切保証しかねますのでご了承ください。またその改造方法に関しての質問にもお答えできませんのでご了承ください。

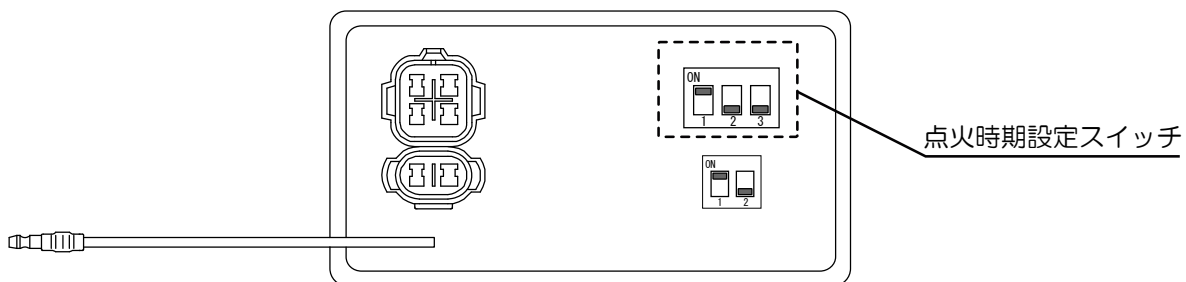
1. このCDIは、マイコン内臓の回路構成のため外部より電源を必要とします。外部電源が接続していない場合でも、基本点火回路が作動していますのでエンジンの始動、走行は可能な回路になっています。その場合は点火時期が可変しない点火特性となります。
2. モンキー／ゴリラ（12V）は直流回路と交流回路で作動しています。モンキー、ゴリラ（12V）以外（一部除く）の車両のAPE、XRモーター等は電装系は交流のみで作動しております。モンキー、APE、XRモーター共に純正で採用されているレギュレーターは同じ型番が使用されていますので各車種ともレギュレーターへの配線を加工し、電源を確保します。
3. マイコン部電源回路は安定した12Vであれば直流、交流のどちらでも作動可能です。キット標準の組み付けでは適合各車種共に交流配線への接続をしています。*純正レギュレーターを必ず使用してください、レギュレーターを装着しないでエンジン回転をあげると過電圧によりCDIが破損します。

セッティングについて

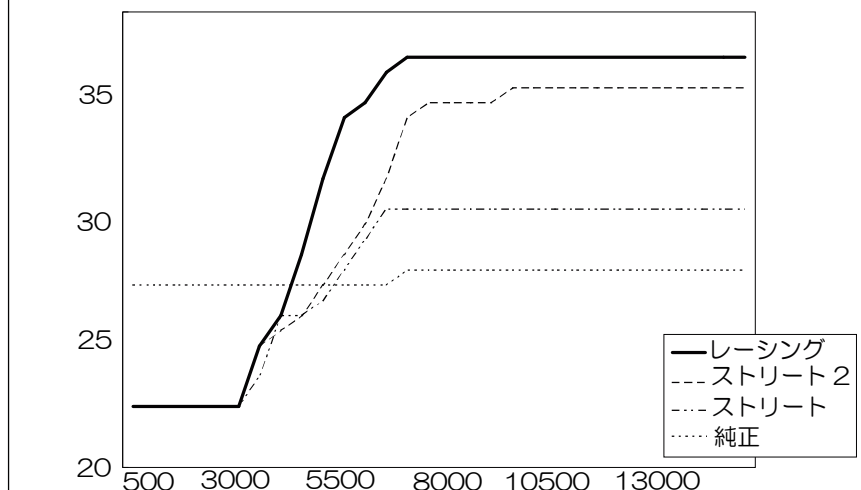
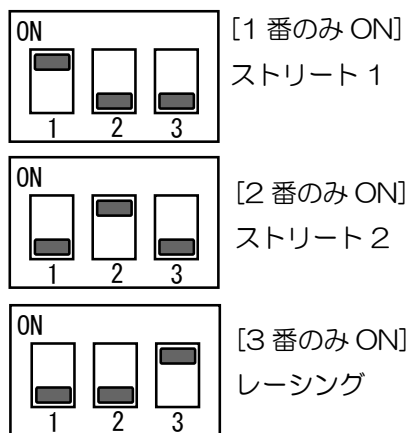
- ※ 基本的に、CDI 変更だけの場合、セッティングを大きく変更する必要はありませんが燃料が薄い症状がある場合は若干濃い目にセッティングを変更してください。ボアアップ、ビックキャブレター、スポーツマフラー、ハイカムシャフト、ドライブsprocket等のトータルでセッティングを調整してください。
- ※ プラグについては通常は変更されなくても結構ですが、使用状況（レース等）によってはプラグが白く焼ける場合があります、その場合はプラグの番数を#8程度に上げてください。
- ※ APE、XRモーターの純正車両にはキャブレターとマニホールドの間に吸気通路を規制する板が入っています。この板によりエンジンの回転、馬力が抑えられています。穴径の拡大、又は穴の大きなプレートへの交換をおすすめします。

【点火時期の設定方法】

- ・ エンジンの焼き付き/デトネーション/ノッキング等による損傷、トラブル、チューニングパーツ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。
- ・ モンキーの場合、純正でミツバ製またはデンソー製ローター&ステータコイルが使用されております。デンソー製使用時は全ての点火マップが下記の点火マップより約4度程度、進角します。

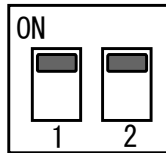
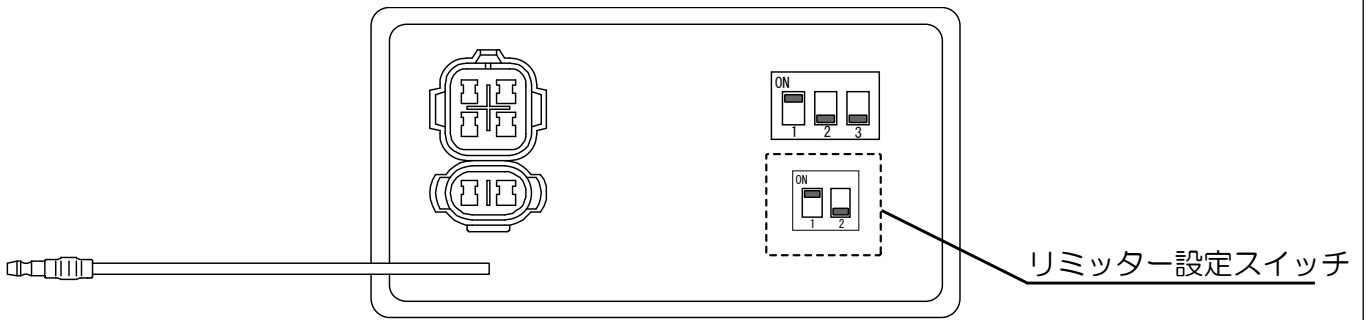


【点火マップ】



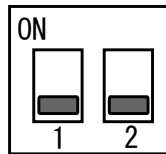
※APE50/100、モンキー（ミツバ製ローター&ステータコイル）の場合の点火マップです。

【リミッターの設定方法】



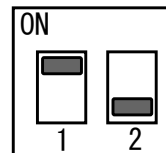
[1 番、2 番 ON]

リミッター無し



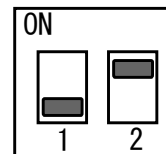
[1 番、2 番 OFF]

11,000 r p mでリミッター作動



[1 番のみ ON]

12,000 r p mでリミッター作動



[2 番のみ ON]

13,000 r p mでリミッター作動

トラブルシューティング

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。	<ol style="list-style-type: none"> 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（プラグが真っ黒） 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。	<ol style="list-style-type: none"> 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（プラグが真っ黒）
純正CDIではエンジンが始動できる。	<p>このデジタルCDIは始動時にも安定した始動を可能にするための回路を装備しています。しかしキック又はセル始動時のクランクの回転するスピードが点火のための電源電圧に関係しますので強いキックをしてください。</p> <p>それでも始動出来ない場合はCDIの破損が考えられます。</p>
アイドリングをしない。または安定しない。	<p>アイドリングを少し上げてみる。</p> <p>キャブセッティングを変えてみる（特にスロー系の設定）</p>
回転が上がらない、加速時についてこない。	<p>プラグキャップ、イグニッションコイル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。</p> <p>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。</p> <p>キャブセッティングが薄い。ジェットニードル段数、メインジェット番数を調整してください。</p>
高回転まで吹け上がらない。	<p>リミッターの設定が不適切。</p> <p>配線接続部分の導通を確認する。</p> <p>同時装着パーツとのマッチングが良くない。</p> <p>キャブレターセッティングが合っていない。</p>
走行中エンジンが止まってしまった。	<p>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。</p>
灯火類が切れてしまった。	<p>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。</p>
リミッターが解除されない。	<p>APE、モンキー系共にリミッターは装備されていません。</p>
リミッターが作動しない。	<p>CDI電源が断線している可能性があります。CDIの黄色配線の接続箇所が導通があるかどうか確認してください。</p>
タコメーターが作動しない	<p>純正CDIとは回路の構成が違います、点火信号の波形、電流電圧も違いがあるため、あまりにも純正の点火系信号に依存しているタコメーターではCDIを交換したことによって正常にタコメーターの針が作動できない場合が考えられます。</p> <p>タコメーター信号の取り出し方法や接続場所を変えてみてください。</p>

株式会社 **デイトナ**

〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805

URL: <http://www.daytona.co.jp> E-mail: info@daytona.co.jp

◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」
0120-60-4955 まで