

# 取り扱い説明書

**DAYTONA**  
35102①/①

\*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.

ライブD I O / S / J  
( ' 0 0 以降 )

3 5 1 0 2

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、万一お気づ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。

### <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。
- 全てのチューニング車輛に使用できます。特にポアアップ車輛には大幅なパワーアップが期待できます。
- 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>

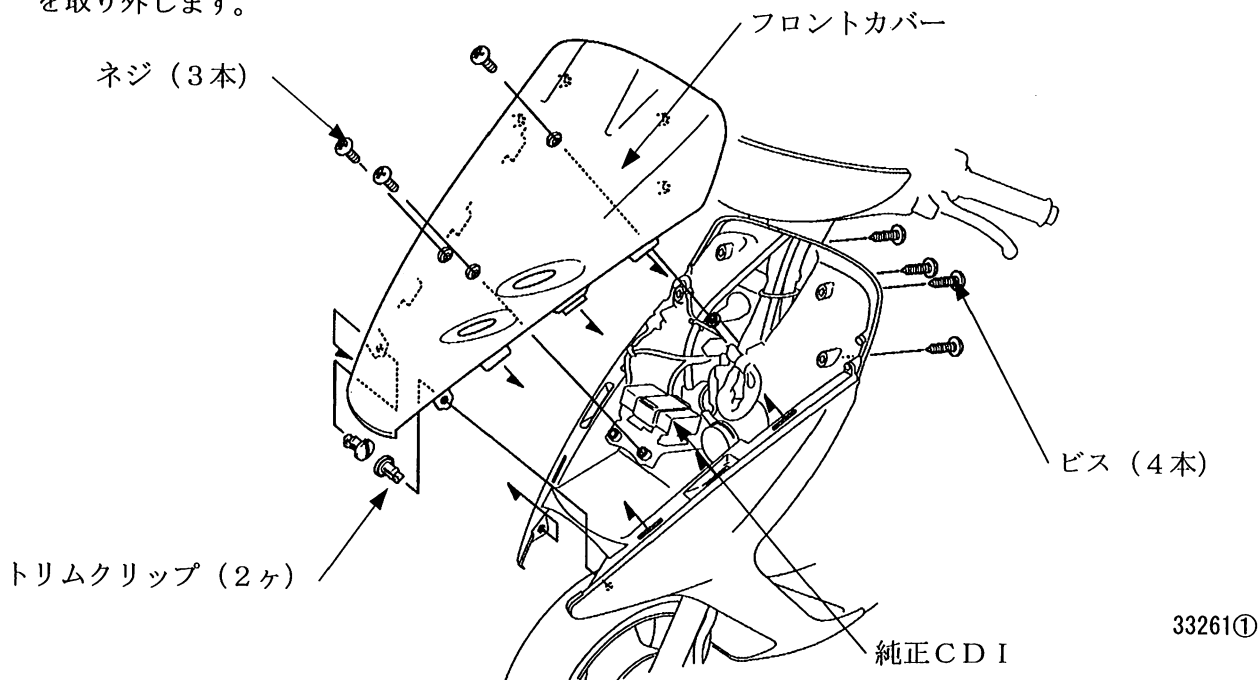
NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量	NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	デジタルCDI		1	②	タイラップバンド	L=300	2

### <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30km/hを超える速度で走行した場合は、ライダー自身が道路交通法違反（速度超過）で罰せられます。一般公道では適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、プラグの番手を#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。
- ・ この商品はバッテリー点火方式です。バッテリー点火はバッテリーの電源を元に点火しています。よって、バッテリーを取り外した状態でも使用はできますが、エンジンの始動性は悪くなります。また、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。当社パーツでのマッチングはもちろん十分です。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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為、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。
- ・ セッティングによる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、車体アース（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。

### ■ 取り付け詳細図 ■

1. フロント側ネジ3本、裏側ビス4本、フロント下側のトリムクリップ2ヶを外し、フロントカバーを取り外します。



2. 純正CDIの配線をたどり、カプラー部分で取り外します。(この時、メインスイッチがOFFになっている事を確認して下さい。)
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の取り付けてあったステー部分の裏側へ取り付けます。
5. 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かけて下さい。
6. エンジンが始動できる事を確認したら、取り外したパーツを元通り組み付け作業は終了です。

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。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. カプラーの接続が完全に行われていない。</li> <li>2. プラグの不良/かぶり</li> <li>3. 適合機種の違い。中古で購入された場合は純正ハーネスが加工されている場合もあります。</li> </ol>
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"> <li>1. バッテリーの性能低下。または不良</li> <li>2. プラグの不良/かぶり</li> </ol>
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。	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>2. アイドリングを少し上げてみる。</li> </ol>
高回転まで吹け上がらない。	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>2. 同時装着パーツとのマッチングが良くない。</li> <li>3. キャブレター/駆動系のセッティングが合っていない。</li> </ol>
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が、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昇し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。

# Power Advance Digital CDIの概要

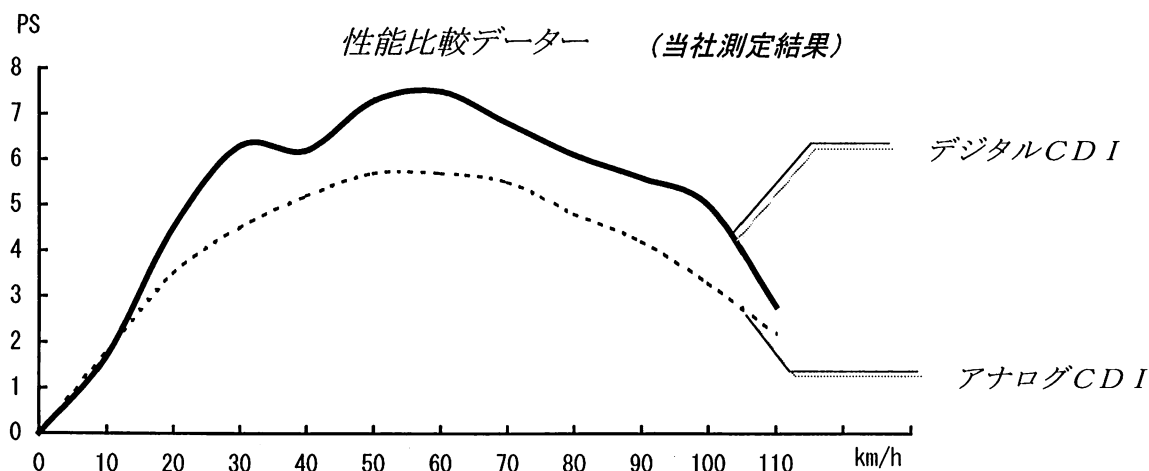
## 「デジタルCDIのメリット」

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動かす事はできても自由にという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。

## 「デジタルCDIとアナログCDIとの性能比較」



\*当社測定結果は測定方法が違う為、カタログデーターとは異なります。

上記グラフの車輛はライブ DIO-ZX チューニング仕様(ビッグボア+スパー・スプリットチャンバー+ハイスピードブロー(他)

上記データーはチューニング車輛でのテストのため、大きく性能差が出ています。これが、STD車輛(改造無し)で測定すると、ここまで大きく変化はしません。チューニング車輛に装着すれば、今まで以上のパワーの差が実感できると言えます。

## ⚠注意

### 「ライブDIOについて」

デジタルCDIをSTD車輛に装着した場合、ライブDIO系の車輛については、CDIを変更してもマフラーが頭打ちしてしまいスピードが上がりにくくなっています。アナログタイプからデジタルタイプに変更したとしてもマフラーの関係で最高速に変化はありません。よって、最高速を上げたい場合、マフラーの変更をまずお勧め致します。

### 「00以降の触媒付き車輛についての注意」

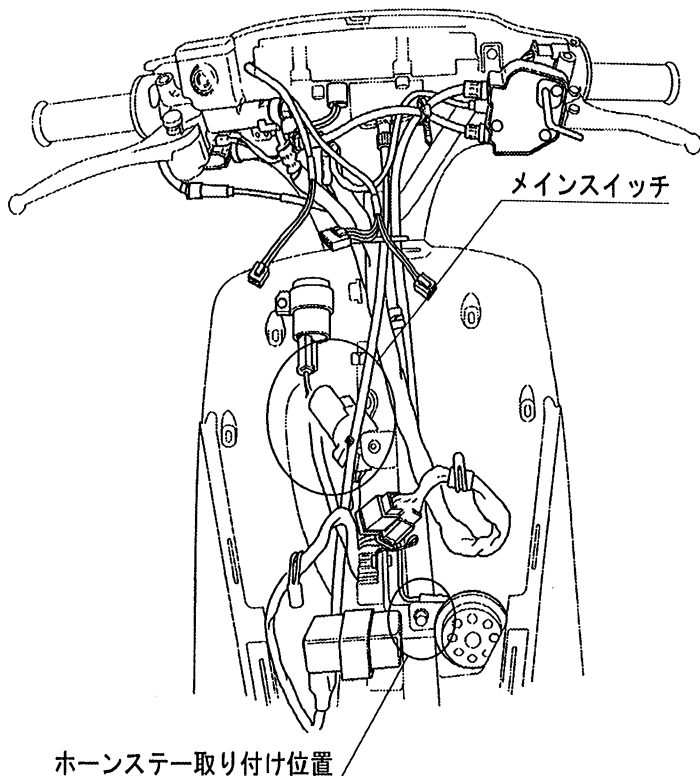
純正で触媒付きの車輛になってから、キャブレターのスロー系が非常に薄くなっています。キャブレターのバラツキにもよりますが、エンジンが暖まってから、始動が困難になる場合があります。そのような症状が出た場合、エアスクリュウを全閉から1/4~1/2戻しのアイドル回転数を1300rpm付近で調整してください。

## タコメーターへの直接配線

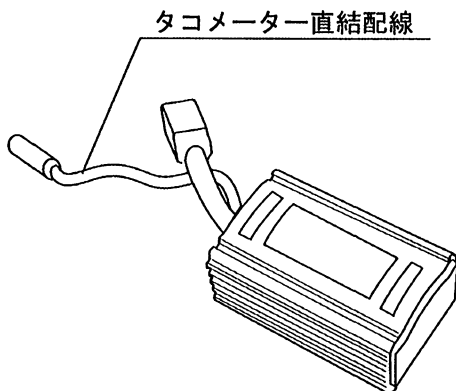
この Power Advance Digital C D I にはタコメーターへの直接配線を装備しています。  
 デイトナ商品のデジタルタコメーター (40400) を取り付ける方法を下記に記載致します。

タコメーターの説明書と併せて取り付け下さい。

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赤/黒の配線を確認して下さい。これにタコメーターの黒線をタコメーターに付属のワンタッチケーブル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/白線をギボシ部で接続します。
5. タコメーターの黒/白 (アース) 線を車体のホーンステアのステア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、タコメーターの切り替えスイッチを1のみONにして下さい。)
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 (40400)	車体 (ライブ D I O 系) 側の接続位置
黒 (アース) クワ型形状	ホーンステアの取り付けボルトと共締め
黒/白 (電源)	メインスイッチの赤/黒線に割り込みさせる。
黒 (点火パルスセンサー)	デジタルC D I の白線と接続



33261③

- ・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。

株式会社 **デイトナ** 〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805

\*この用紙は再生紙を使用しております。

©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までお願い致します。