

# 取り扱い説明書

**DAYTONA®**  
R36244①/②

\*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。

<b>PROGRESS</b> <b>Racing C.D.I.</b>	適応車種	商品NO.
	ライブD I O / S R / Z X	3 6 2 4 4 3 6 2 4 5 3 6 2 4 6

この度はデイトナ「プログレスレーシングCD I」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。

## <特徴>

- 従来のレーシングCD Iから高回転域の連続使用に重点を置き、更に細かい点火特性の見直しをしました。
- ケースは新たにアルミ押し出し材ケースを使用し、冷却効果を上げ、安定した点火が可能となりました。
- 作動確認用LEDを標準装備し、エンジン不調等の原因を確認しやすくなりました。

## <商品内容>

NO	パーツ名	数量	NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	プログレスレーシングCD I	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。通常で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。
- ・ 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、CD I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、CD Iが正常に作動しなくなる場合があります。
- ・ 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、CD I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。

## 「ライブD I Oについて」

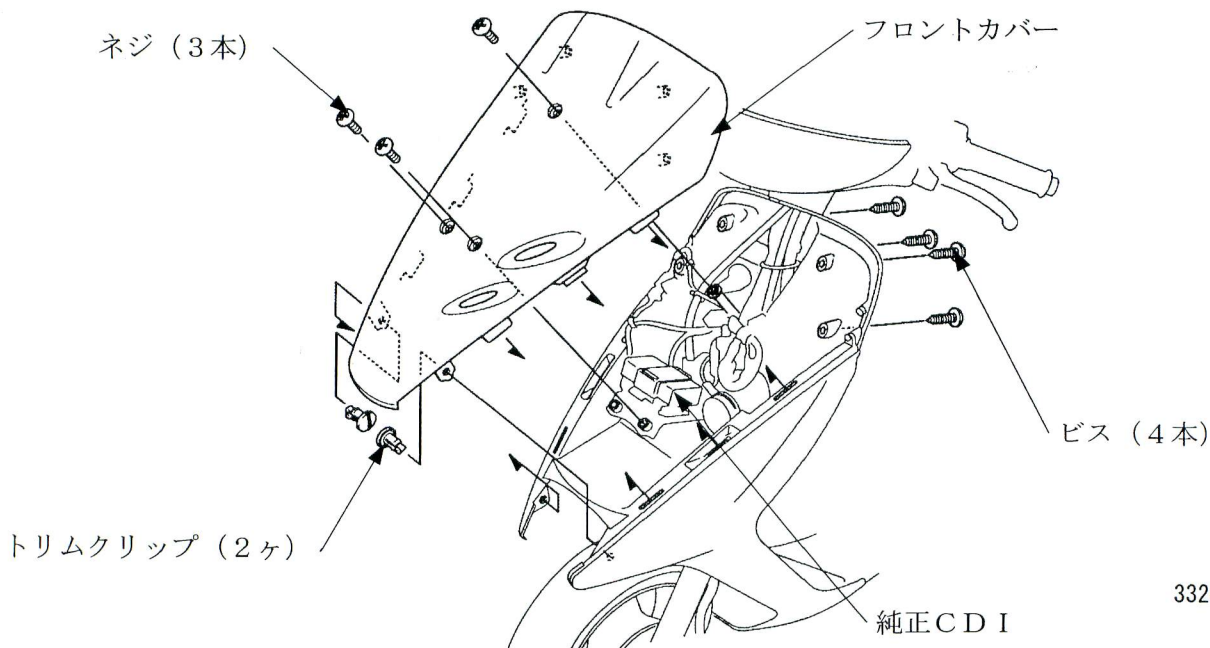
ライブD I O系の車輛については、CD Iを変更してもマフラーの頭打ちと、STDプーリーの変速幅の関係からスピードが上がりにくくなっています。最高速を上げたい場合、マフラーやプーリーの変更をお勧め致します。

## 「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、エアスクリーンを全閉から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。

## ■ 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プログレスレーシング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。	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. 適合機種の違い。中古で購入された車輛の場合は純正ハーネスが加工されている場合もあります。
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
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。エアースクリューを調整する。
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勧めします。
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が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。

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

©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。