

# OPMID OPM PnP THERMOMETER / TOP INDICATOR

ITEM  
M1013/M1014

品名：OPM PnP サーモメーター 品番：M1013 対応：HONDA MONKEY125 (JB02)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)・CT125(JA55) オブミッド <http://opmid.co.jp>  
 品名：OPM PnP トップインジケーター サーモメーター 品番：M1014BK(ブラック) M1014SV(シルバー) 対応：HONDA MONKEY125 (JB02)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)・CT125(JA55)  
 OPM PnP THERMOMETER H1 #M1013 HONDA MONKEY125 (JB02)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)・CT125(JA55)  
 OPM PnP TOP INDICATOR THERMOMETER #M1014BK(Black)/M1014SV(Silver) HONDA MONKEY125 (JB02)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)・CT125(JA55)



●オートバイ整備の基本的な技能や知識をお持ちにならない方は作業を行わないでください。●取り付けの際、車種ごとのメーカーサービスマニュアルと併せて作業を進めてください。●不正な取り付け、改造、仕様変更をしないでください。●異常を発見した場合は直ちに走行を停止し、点検してください。●仕様については予告なく変更する場合があります。

本製品の保証期間は6ヶ月です。お買い上げ日のわかる領収書もしくは納品書を本書と一緒に大切に保管してください。保証期間内に製造上の原因による品質不良がありました場合は、お買い上げの販売店様までご連絡ください。不良内容を確認のうえ、製品を修理もしくは交換させていただきます。ただし、本製品の修理・交換以外のいかなる事柄(物的損害、人的損害)に対して、弊社は賠償の責任を一切負いかねます。あらかじめご了承ください。

NOTE

スクリーンロック解除  
Release screen lock



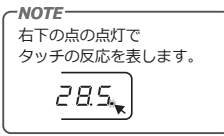
大雨など、多量の水濡れによる誤作動を防止するために本製品は常にスクリーンロックをかけています。3秒間タッチすることでロックを解除し、各種操作が可能になります。無操作で5分経過すると再びロックがかかります。To prevent malfunction caused by heavy rain, this product always keeps screen lock. Touch for 3 seconds to release the lock. It will be locked again after 5 minutes of no operation.

特徴 Features

カプラーオンで純正温度センサーから信号を読み込む油温計&電圧計。  
配線加工は一切不要。  
最高温度記録と温度警告機能付き。

- 温度計：-10°C～180°C (14～356°F)
- 電圧計：8V～18V
- 7セグメントx4 グリーンLED透過式ディスプレイ
- タッチセンサー式操作ボタン(右前面)
- 本体サイズ：W57mm×H29mm×D10mm
- 防水規格IP66に相当(あらゆる方向からの噴流水による有害な影響がない)
- 安定作動電圧：DC10～16V
- Temp：-10°C～180°C (14～356°F)
- Volt meter：8V～18V
- Display：7 Seg x 4 Green LED
- With Touch sensor (Right front)
- Size：W57mm×H29mm×D10mm
- Waterproof cord：IP66
- Operating voltage：DC10～16V

温度計&電圧計 Thermometer & Voltmeter  
タッチセンサー Touch sensor



操作手順 Operating procedure

キー ON Key switch ON

**起動画面 Startup screen**  
OPOP がスクロール OPOP scrolls  
4秒後 after 4 sec  
長押し Keep hold

初期設定モードに入る Enter initial setting  
次ページに記載 to next page

**スタートアップ電圧計 Startup voltmeter**  
設定秒数後 After the set number of seconds  
以下の操作にはスクリーンロックの解除が必要です。 Necessary to release screen lock.

起動時に電圧を設定秒数表示してから温度計に切り替わります。 After the "startup voltmeter display seconds" have elapsed (or touched), it switches to thermometer mode.

**温度計 Thermometer**  
-10°C～180°C (14～356°F)  
短押し Short  
3秒間長押し Hold for 3 sec

99°C (0°F) までは 0.1°C 単位表示  
100°C (0°F) 以上からは 1°C 単位表示

高温警告の設定 Setting of the high-temp alarm  
50°C～180°C (122～356°F)

5秒間放置で保存 Save when No operation for 5 sec  
短押し Short  
長押し Hold  
数値を変える Changing value  
早送り Fast forward

**最高温度 Max. temp**  
C が点滅 C is Blinking  
短押し Short  
3秒間長押し Hold for 3 sec

記録のリセット Erase the record

**電圧計 Voltmeter**  
8.0V～18.0V  
短押し Short  
3秒間長押し Hold for 3 sec

スタートアップ電圧計の秒数設定 Setting of the startup voltmeter display seconds  
5秒～60秒、OFF  
短押し Short  
数値を変える Changing value

5秒間放置で保存 Save when No operation for 5 sec  
短押し Short  
数値を変える Changing value

NOTE  
高温警告時は点滅表示 Display will blink when start the high-temp alarm

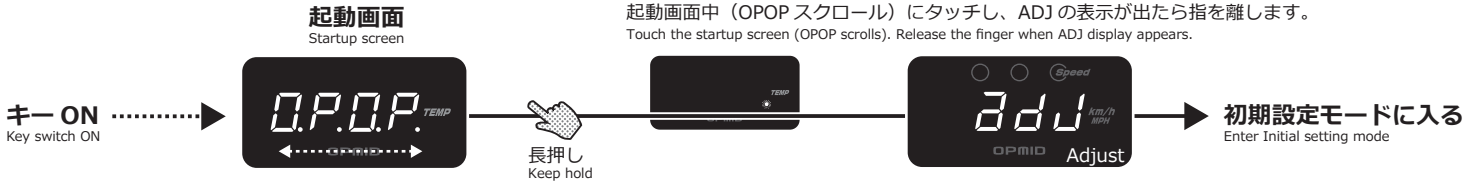
電圧計モード中に警告温度に達した場合、高温警告表示に切り替わります。 Display will change when start the high-temp alarm

NOTE

明らかに異常な温度を表示する場合 In the case of displaying a temp which is significantly deviated

純正温度センサーと ECU 間のコードから正しく分岐接続できていない(温度信号を読み込めない)場合、構造上の都合により異常な温度を表示します。  
また、キーオンのままキルスイッチでエンジンを止めると、ECU と温度線センサーの接続が断たれるために上記と同様に異常な温度を表示します。  
If the temp sensor and the ECU cannot be branched and connected correctly an abnormal temperature will be displayed due to structural reasons.  
Also, when the engine is stopped with the kill switch, the connection between the ECU and the temp sensor is cut off, so an abnormal temperature is displayed as above.

## 操作手順 Operating procedure

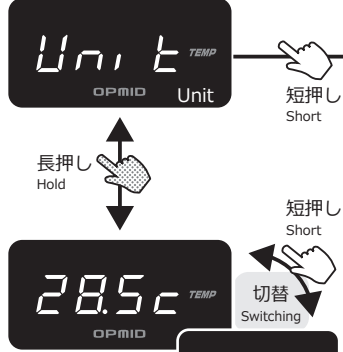


### 初期設定モード

Initial setting

#### 摂氏 (°C) / 華氏 (°F) の切替

Switching Centigrade / Fahrenheit

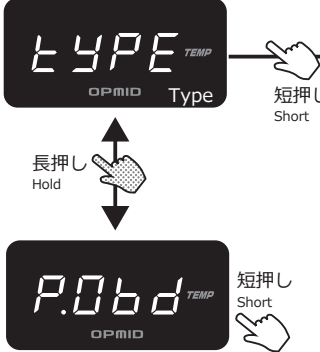


▷ 温度の単位  
°C or °F  
▷ Unit of temp

※華氏 (°F) は主に米国で使われている温度単位です。

#### 温度プログラムの切替

Switching Temp-program type



▷ 温度プログラム番号  
P.Obd, P1, P2, 07  
▷ Temp-program type

短押し  
Short

数値を変える  
Changing value

#### 温度プログラム

**[P.Obd]**  
OBD2 出力値と同じ  
Same as OBD2 output value

**[P. P1]**  
OPMID オリジナル 1  
(実測値換算データ)  
(Measured value conversion data)

**[P. P2]**  
OPMID オリジナル 2  
(推測値換算データ)  
(Estimated value conversion data)

**[P. 07]**  
Aracer ECU 用  
For Aracer ECU

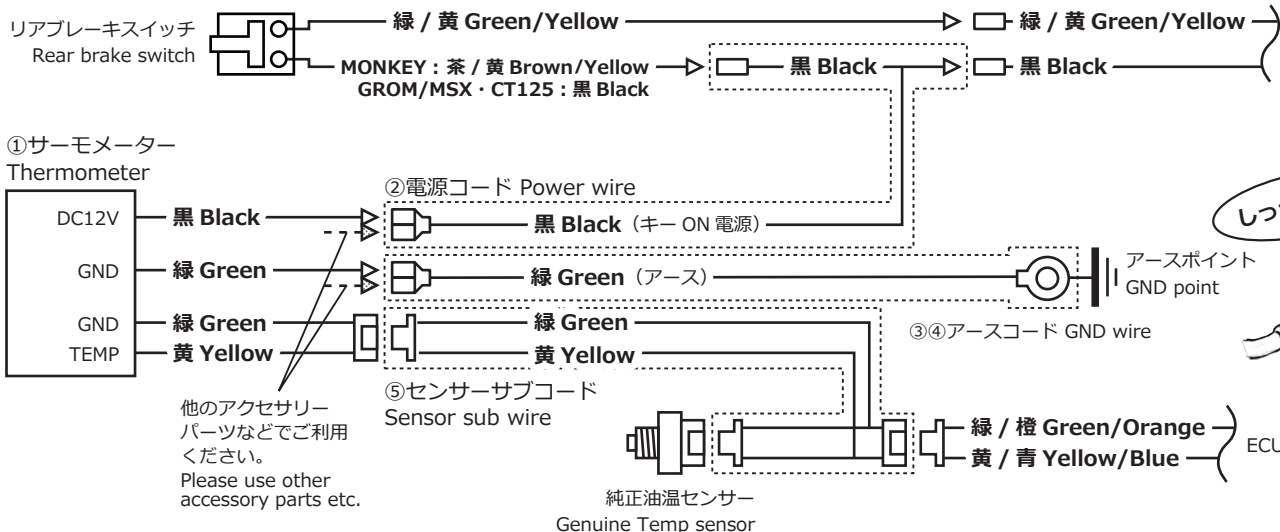
詳細を P9 に記載  
Details are described on page 9



#### キット内容 Kit contents

①	サーモメーター Thermometer	x1
②	電源コード Power wire	x1
③	アースコード (150mm) GND wire MONKEY125・CT125	x1
④	アースコード (400mm) GND wire GROM /MSX	x1
⑤	センサーサブコード Sensor sub wire	x1
⑥	クリップ付結束バンド Cable ties w/Clip	x1
⑦	結束バンド (200mm) Cable ties	x3
<b>M1013</b>		
⑧	22mm ハンドルバーブラケット 7/8"Handlebar bracket	x1
⑨	マジックテープ Velcro	x1
<b>M1014</b>		
⑩	アッパーホルダー Upper Holder	x1

#### 配線図 Wiring diagram

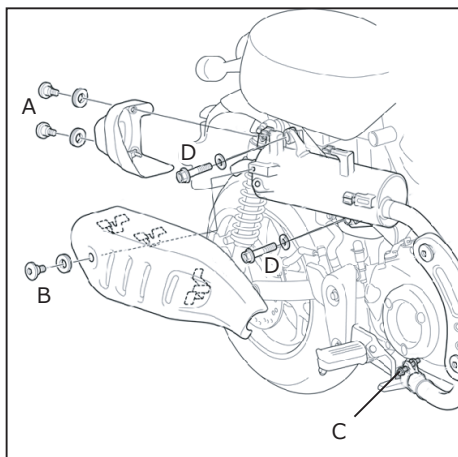




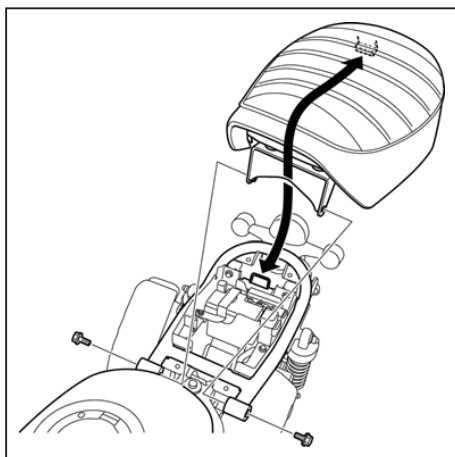


⑧ アッパーホルダーのポンチマークをフロント側に向け、純正キャップ 4 個、純正ソケットボルト 4 本を再利用して取り付け。ポンチマーク側のボルトから締め付ける。キーシリンダーの前方にコードを回し、メインハーネスに沿わせる。  
Point the punch mark of upper holder toward the front side. Torque (27 N · m)  
Turn wire forward of key cylinder and make it along main harness.

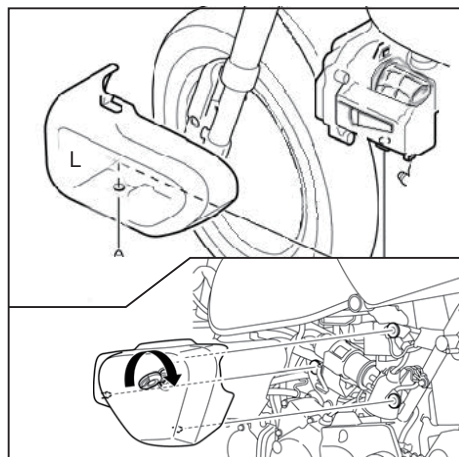
⑧ ハンドルバー Bracket をハンドルに通し、ネジを締め固定します。  
パネルに水がたまるのを防ぐために、水平より10度以上傾けて固定してください。  
Through ⑧ Handlebar bracket to handle, and fasten screw. Please tilt more than 10 degrees to prevent water accumulation on panel.



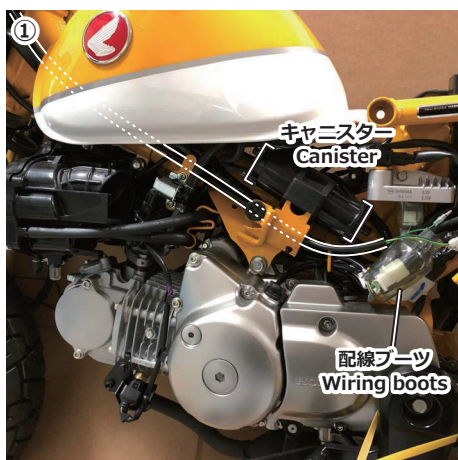
スクリー2本 (A) を外し、テールキャップを外す。スクリー1本 (B) を外し、ガードを後方にずらして外す。マフラーバンドボルト (C) を緩める。スクリー2本 (D) を外し、サイレンサーを外す。  
Remove 2x screws (A) and remove tail cap. Remove 1x screw (B) and remove heat guard. Loosen muffler band bolt (C). Remove 2x screws (D) and remove silencer.



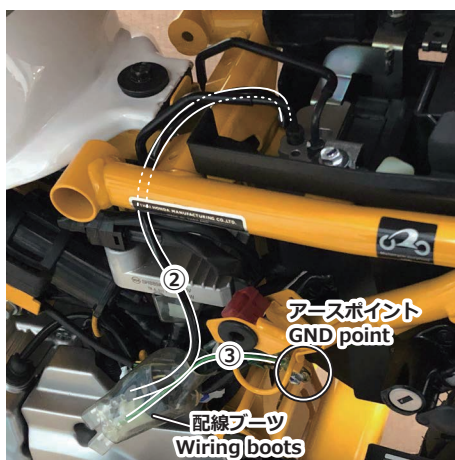
スクリー2本を外し、シートを外す。  
Remove 2x screws and remove seat.



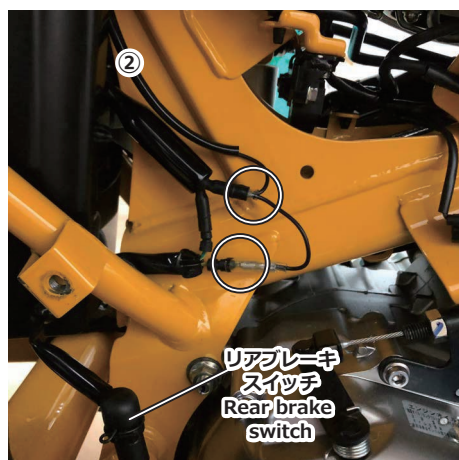
スクリー1本を外し、左のガーニッシュを前にずらして外す。キーを時計回りに回したまま、サイドカバーを手前に引き外す。  
Remove 1x screw and remove left side garnish forward. While turning key clockwise, remove Side cover.



チャコールキャニスターを上にはずらす。  
①サーモメーターのコードをフロントフォークの内側から配線ブーツの辺りまで、メインハーネスに沿わせていく。  
Move charcoal canister up.  
Keep ① Thermometer wire along main harness to wiring boot.



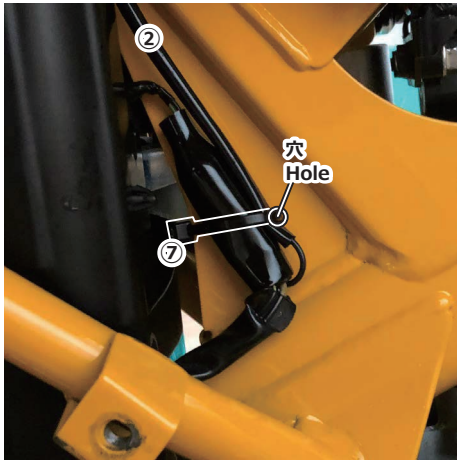
②電源コードと③アースコード (150mm) を配線ブーツに通す。  
②電源コードをタンク後方から車体右側に回す。  
③アースコード (150mm) をアースポイントに共締めする。  
Pass ② Power wire and ③ GND wire (150mm) through wiring boot. Turn ② Power wire to right side of motorcycle from back of fuel tank. Attach ③ GND wire to GND point.



配線ブーツを上にはずらし②電源コードをリアブレーキスイッチの黒コードの接続端子間に割り込ませる。  
Insert ② Power wire between connecting terminals of Black wire of Rear brake switch.



# MONKEY125



接続したコードを配線ブーツに押し込みます。  
 ※ブーツの内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。  
 フレームの穴を利用し、⑦結束バンドで配線を固定する。サイレンサーへの接触を防ぎます。  
 Push connected wire into wiring boot. Wetting the inside of boot with water makes it easy to push. Using hole in frame, fix wiring with ⑦ Cable tie.



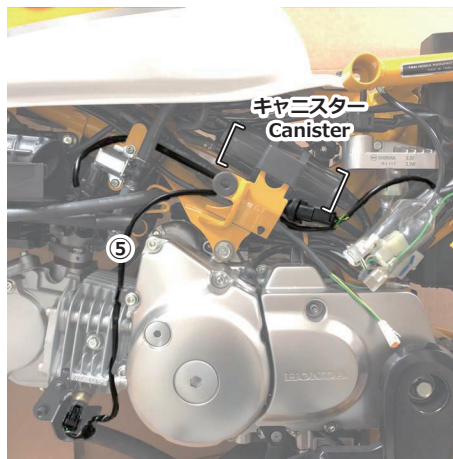
シリンダーの左下にある純正温度センサーのコネクターとクリップを外します。  
 Unplug connector of genuine temp sensor at bottom left of cylinder.



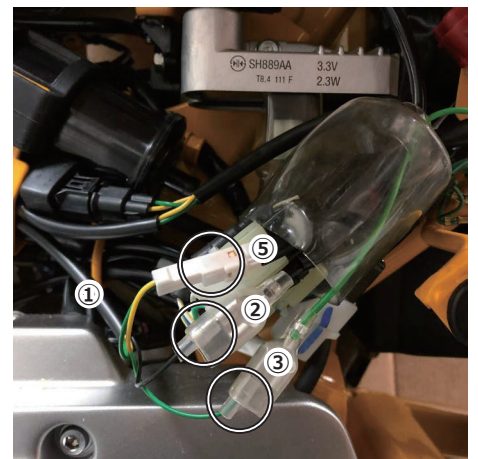
⑤センサーサブコードの大きなコネクターから40mmの位置に⑥クリップ付き結束バンドを取り付けます。  
 Attach ⑥ Cable Ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.



純正センサーコードと⑤センサーサブコードを接続します。  
 Connect genuine sensor wire and ⑤ Sensor sub wire.



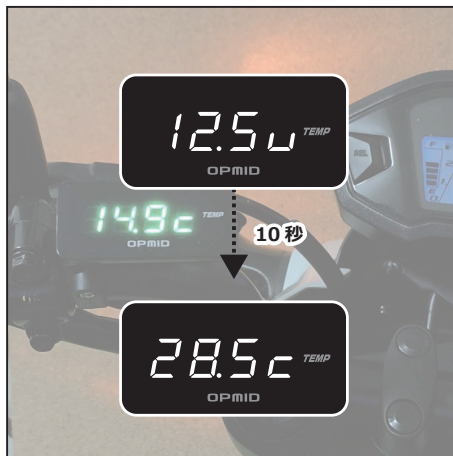
純正センサーコードと⑤センサーサブコードをキャニスターステーの中に通します。  
 ⑤センサーサブコードの白色コネクターを配線ブーツに上から差し込みます。  
 Pass genuine sensor wire and ⑤ Sensor sub wire through canister stay.  
 ⑤ Insert white connector of ⑤ Sensor sub wire from top into wiring boot.



①サーモメーターの黒コードを②電源コードに、緑コードを③アースコード (150mm) に接続する。  
 ①サーモメーターの白コネクターを⑤センサーサブコードに接続する。  
 Connect Black wire of ① Thermometer to ② Power wire and Green wire to ③ GND wire.  
 Connect white connector of ① Thermometer to ⑤ Sensor sub wire.



接続したコードを配線ブーツに押し込みます。  
 ブーツの内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。  
 Push connected wires into wiring boot. Wetting inside of boots with water makes it easy to push.



キーを回すと、まず電圧計を表示してから油温計に切り替わります。外気温に近い温度が表示されていることを確認します。  
 When turning key, first voltage is displayed and then oil temp is switched. Confirm that temp close to outside temp is displayed.

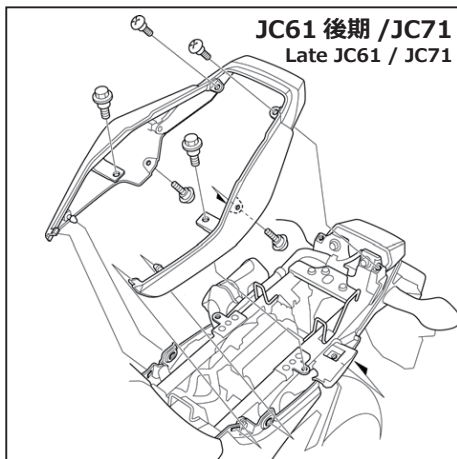
逆の手順で組み立てます。  
 Reassemble in reverse order.



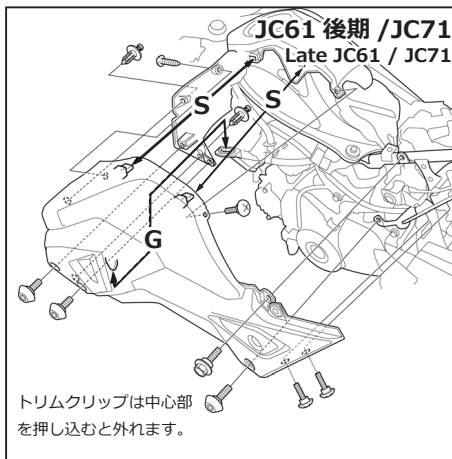


⑧ アッパーホルダーのポンチマークをフロント側に向け、純正キャップ 4 個、純正ソケットボルト 4 本を再利用して取り付ける。ポンチマーク側のボルトから締め付ける。キーシリンダーの前方にコードを回し、メインハーネスに沿わせる。  
Point the punch mark of upper holder toward the front side. Torque (27 N · m)  
Turn wire forward of key cylinder and make it along main harness.

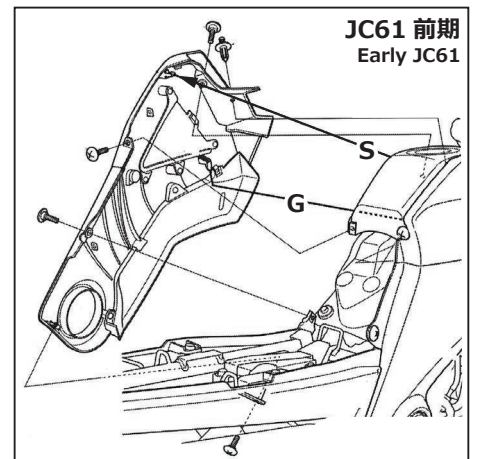
⑧ ハンドルバーブラケットをハンドルに通し、ネジを締め固定します。  
パネルに水がたまるのを防ぐために、水平より10度以上傾けて固定してください。  
Through ⑧ Handlebar bracket to handle, and fasten screw. Please tilt more than 10 degrees to prevent water accumulation on panel.



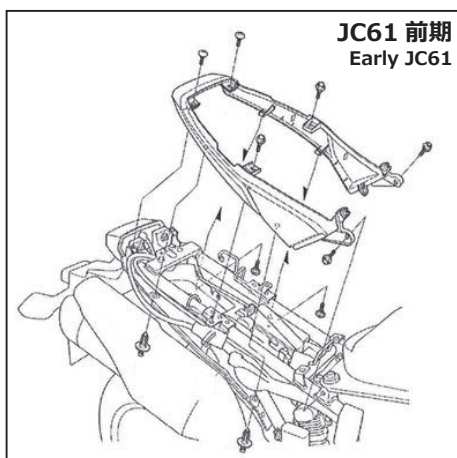
シートを外す。  
6本のスクリューを外し、テールカバーを外す。  
Remove seat.  
Remove 6x screws and remove tail cover.



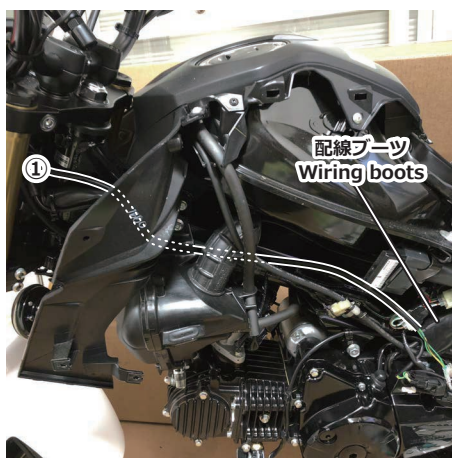
スクリュー8本とトリムクリップ2本を外す。  
フューエルタンクカバーに差し込まれているシュラウド上部 (S) を慎重に引き抜く。  
シュラウド全体を上からリーナーケースのシュラウド内側のボス (G) を上方に引き抜く。  
同様に右側のシュラウドも外す。  
Remove 8x screws and 2x trim clips and remove shroud. Also remove right side shroud.



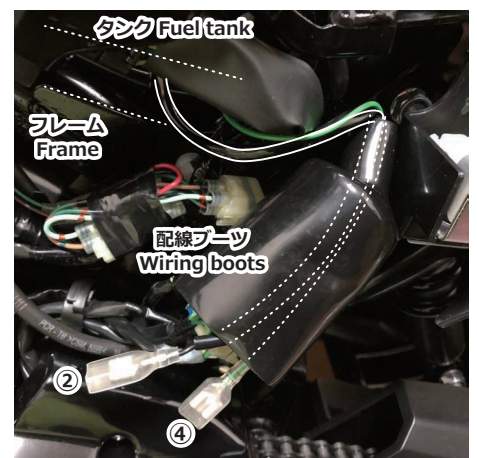
シートを外す。スクリュー4本とトリムクリップ1本を外す。  
フューエルタンクカバーに差し込まれているシュラウド上部 (S) を慎重に引き抜く。  
シュラウド全体を上から持ち上げるようにして、エアリーナーケースのシュラウド内側のボス (G) を上方に引き抜く。同様に右側のシュラウドも外す。  
Remove seat. Remove 4x screws and 1x trim clip and remove shroud. Also remove right side shroud.



スクリュー8本とトリムクリップ2本を取り外し、テールカバーを外す。  
Remove 8x screws and 2x trim clip and remove tail cover.



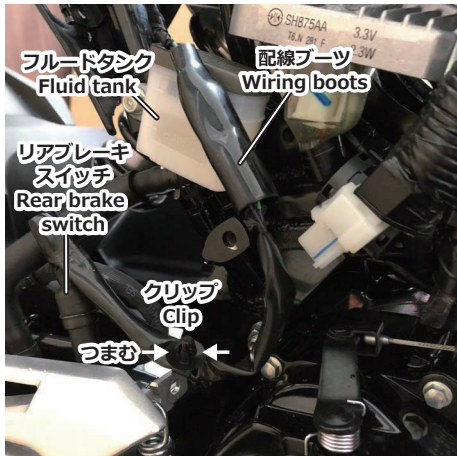
①サーモメーターのコードをフロントフォークの内側から配線ブーツの辺りまで、メインハーネスに沿わせていく。  
Keep ① Thermometer wire along main harness to wiring boot.



②電源コードと④アースコード (400mm) を配線ブーツに通し、タンクとフレームの間から車体右側に回す。＊ブーツの内側を水で少し濡らすと通し易くなります。  
Pass ② Power wire and ④ GND wire (400mm) through wiring boot and turn it to right side of motorcycle from between fuel tank and frame.



# GROM MSX



リアブレーキスイッチコードのクリップを外し、フルードタンクの裏から配線ブーツごと引っ張り出します。

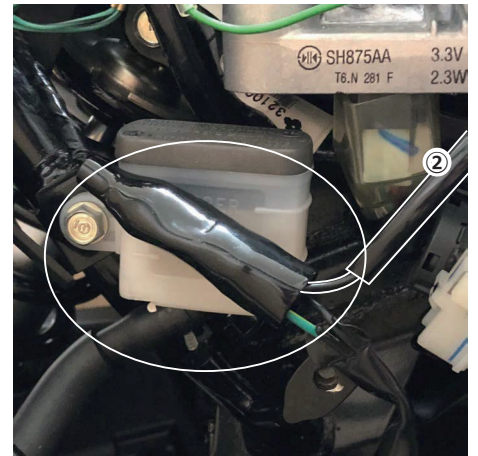
Pull out rear brake switch wire with wiring boot from behind tank fluid tank.



配線ブーツを上によらし②電源コードをリアブレーキスイッチの黒コードの接続端子間に割り込ませる。

④アースコード (400mm) をアースポイントに共締めする。

Insert ② Power wire between connecting terminals of Black wire of rear brake switch.  
Attach ④ GND cord to GND point.



接続したコードを配線ブーツに押し込みます。  
※ブーツの内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。  
アブレーキスイッチコードを元の位置に戻します。  
Push connected wire into wiring boot.  
Wetting inside of boot with water makes it easy to push.  
Reassemble in reverse order.



シリンダーの左下にある純正温度センサーのコネクターとクリップを外します。

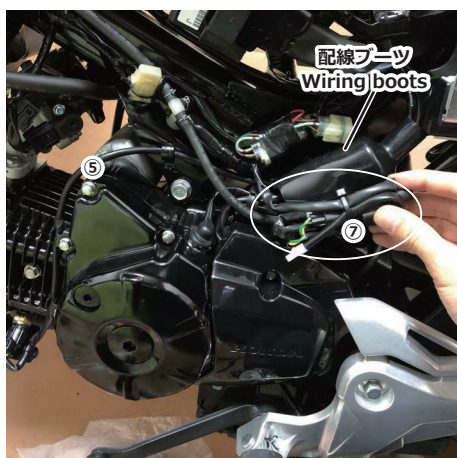
Unplug connector of genuine temp sensor at bottom left of cylinder.



⑤センサーサブコードの大きなコネクターから40mmの位置に⑥クリップ付き結束バンドを取り付けます。  
Attach ⑥ Cable ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.

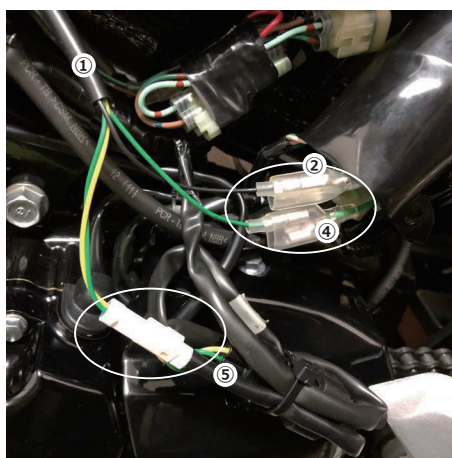


純正センサーコードと⑤センサーサブコードを接続します。  
Connect genuine sensor wire and ⑤ Sensor sub wire.

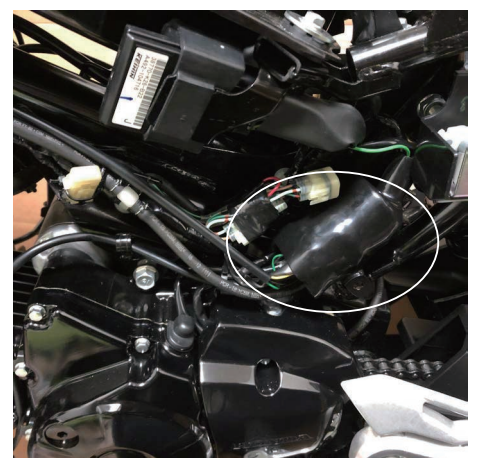


純正センサーコードと同じ通り道に⑤センサーサブコードを通していき、配線ブーツの位置で、⑦結束バンドを使い純正センサーコードを束ねます。この束ねたコードは後で配線ブーツに押し込みます。

Pass ⑤ Sensor sub wire through the same path as genuine sensor wire. At the same position as Wiring boots, Bundle sensor wire using ⑦ Cable ties. This bundled wire is pushed into Wiring boots later.



①サーモメーターの黒コードを②電源コードに、緑コードを④アースコード (400mm) に接続する。  
①サーモメーターの白コネクター付きコードを⑤センサーサブコードに接続する。  
Connect Black wire of ① Thermometer to ② Power wire and Green wire to ④ GND wire.  
Connect white connector of ① Thermometer to ⑤ Sensor sub wire.



接続したコードを配線ブーツに押し込みます。  
ブーツの内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。これで完成です。逆の手順で組み立てます。  
Push connected wires into wiring boot.  
Wetting inside of boot with water makes it easy to push. Reassemble in reverse order.





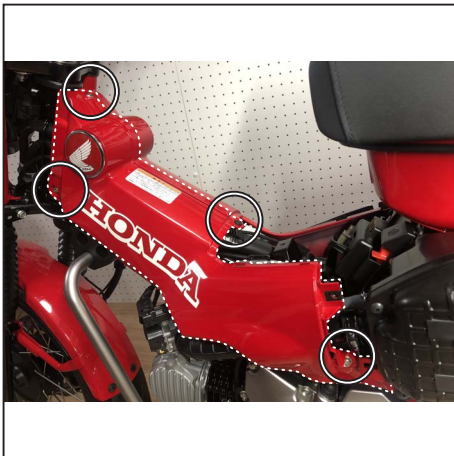
1本のスクリューとトリムクリップ（長）を外し、センターカバーを外します。  
Remove 1x screw and 1x trim clip (long) and remove center cover.



スクリュー1本とトリムクリップ（短）1本を外し、エアクリーナーガーニッシュを外します。  
※下部に差込部があります。  
Remove 1x screw and 1x trim clip (short) , and remove air cleaner garnish.



トリムクリップ（短）を4本外し、メインパイプロアカバーを外します。  
Remove 4x trim clips (short) and remove Main pipe lower cover.



スクリュー3本と、トリムクリップ（短）1本を外し、左メインパイプカバーを外します。  
Remove 3x screws and 1x trim clip (short) and remove left main pipe cover.



スクリュー2本を緩めて、コネクティングチューブを外します。  
Loosen 2x screws and remove connecting tube.



スクリュー1本と、トリムクリップ（長）1本を外し、右ボディカバーを外します。  
※後方から順にロックを外していきますが、新車時はとても硬いです。カバーを外さず下の隙間から作業することも可能です。  
Remove 1x screw and 1x trim clip (long) and remove right body cover.



⑧ アッパーホルダーのポンチマークを前方に向け、純正ソケットボルト4本を再利用して取り付けます。ポンチマーク側のボルトから締め付けます。キーシリンダーの右側にあるブレーキスイッチコードのガイドにメーターのコードを通します。  
With punch mark facing forward, reuse 4x genuine socket bolts to attach. Tighten bolt on punch mark side first.



メーターコードをトップブリッジ下からバッテリー付近までメインハーネスに沿わせていきます。  
Run meter wire along main harness from top bridge to near battery.



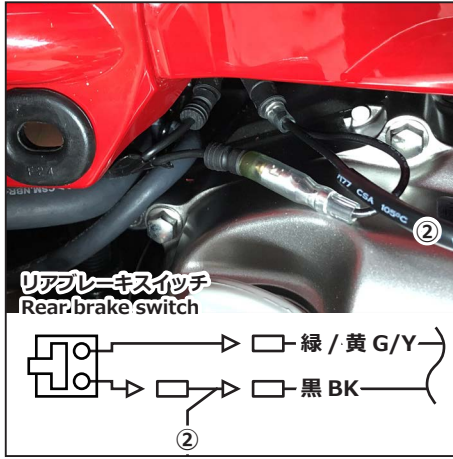
⑧ ハンドルバーブラケットをハンドルに通し、ネジを締め固定します。パネルに水がたまるのを防ぐために、水平より10度以上傾けて固定してください。  
Through ⑧ Handlebar bracket to handle, and fasten screw. Please tilt more than 10 degrees to prevent water accumulation on panel.



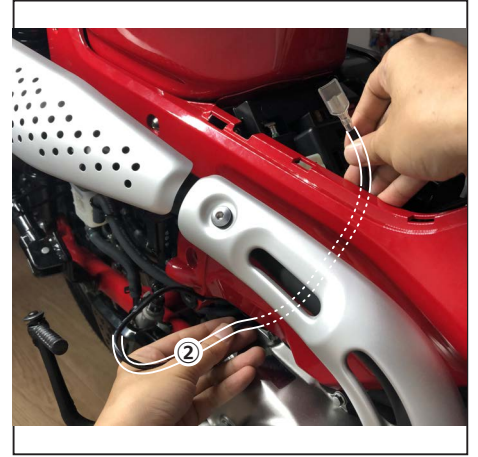
# CT125



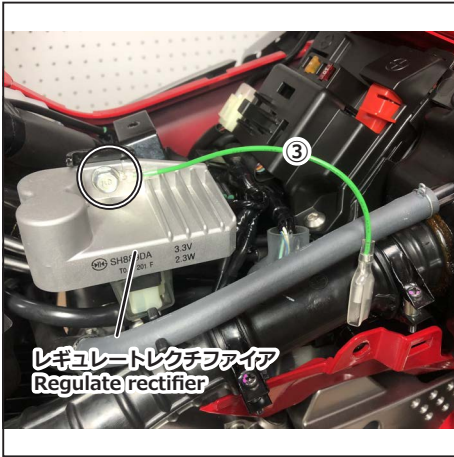
右メインパイプカバーのクランクケース上の2本のスクリューを外します。  
 ※カバーを少し浮かせて作業し易くします。カバーを完全に外すと作業性がさらに良くなりますが、マフラー一式を外す必要があるため、省略します。  
 Remove 2x screws of right main pipe cover.



リアブレーキスイッチコードのプラス側（車体側コード色が黒）の間に②電源コードを割り込ませる。  
 ※マイナス側は緑/黄コードです。よく確認してください。  
 Insert ③ Power wire between the positive side of rear brake switch cord (The color of main harness side is Black).



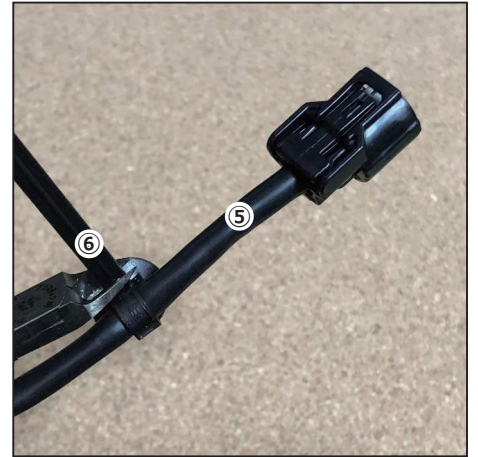
フレームとの隙間を少し広げて、右メインパイプカバーの内側に下から②電源コードを通します。  
 Widen the gap with the frame a little, and pass the ③ Power wire from below inside the right main pipe cover.



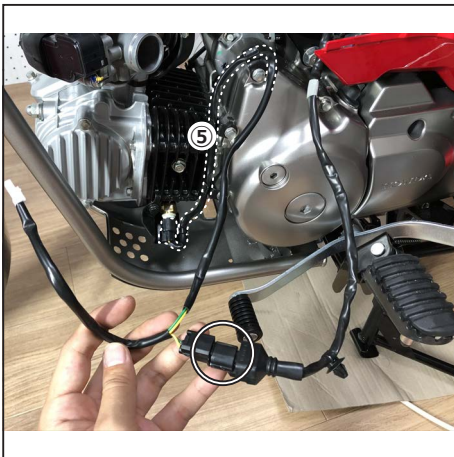
レギュレートレクチファイアの固定ボルトに③アースコード（150mm）を共締めします。  
 Tighten ③ GND wire (150mm) together with fixing bolt of regulate rect fier.



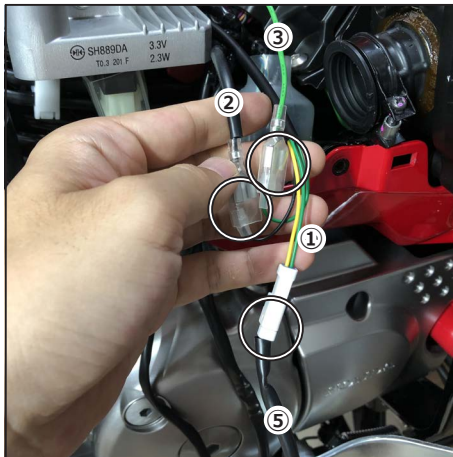
シリンダーの左下にある純正温度センサーのコネクターとクリップを外します。  
 Unplug connector of genuine temp sensor at bottom left of Cylinder.



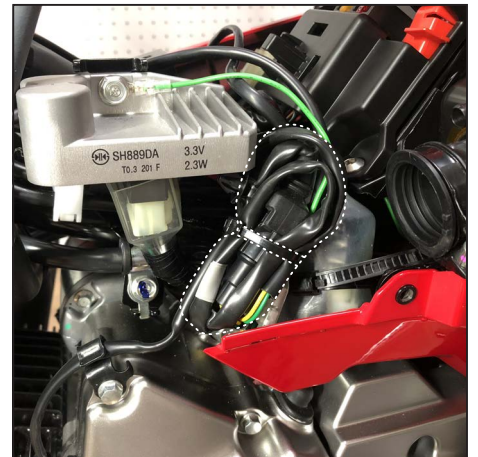
⑤センサーサブコードの大きなコネクターから40mmの位置に⑥クリップ付き結束バンドを取り付けます。  
 Attach ⑥ Cable ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.



⑤センサーサブコードを温度センサーに接続し、純正ハーネスと同様に左クランクケースカバーに添わせませす。  
 Connect ⑤ Sensor sub wire to temp sensor and attach it to left crankcase cover in same way as genuine harness. Connect ⑤ Sensor sub wire and genuine connector.



①サーモメーターの黒コードを②電源コードに、緑コードを④アースコードに接続する。  
 ①サーモメーターの白コネクターを⑤センサーサブコードに接続します。  
 Connect Black wire of ① Thermometer to ② Power wire and Green wire to ④ GND wire.  
 Connect white connector of ① Thermometer to ⑤ Sensor sub wire.



⑦結束バンドを使いコードを束ね、画像の位置に収めます。  
 これで完成です。逆の手順で組み立てます。  
 Use ⑦ Cable tie to bundle wires together and place them at the image position.  
 Reassemble in reverse order.



純正温度センサーは、シリンダーヘッド内部を潤滑し高温になったオイルがクランクケースに戻る通路に突き出すかたちで設置されています。最も熱いところで測定していますので、全体の平均温度に近いクランクケース内のオイル温度よりも必ず高い値を差します。

※純正温度センサーの測定値は、構造上 150℃を超えたあたりからバラツキ多くなります。ご了承ください。

The genuine temp sensor is installed in the passage where the hot oil that lubricates the inside of the cylinder head returns to the crankcase. Since it is measured at the hottest place, it displays a temp higher than the oil temp inside the crankcase.

温度計プログラムの切替方法は P2 に記載。

The method of switching the thermometer program is described on P2.

<p><b>P.Obd</b> <i>P.Obd</i></p>	<p>純正温度センサーの測定した温度をそのまま表示します。                  車体のサービスチェックカプラーに接続した診断機（OBD2 ツール）で読み出す数値と同値の信頼できる値です。ただしセンサーがシリンダーにネジ固定されている都合上、シリンダー自体の熱の影響を少し受けています。                  参考値) 気温 20℃付近・ノーマルエンジン。平坦な舗装路                  ●グロム/モンキー 125：走行中は 110～115℃、停車中 120～125℃ ●CT125：走行中 125～130℃、停車中は 135～140℃                  「停車中」は数分間の信号待ちの値で、長く止まる程上昇します。峠道やきつい上り坂など、高負荷で速度の遅い時も温度は上がります。                  CT125 はオイル全量が約 20%少ないこと + 遠心クラッチの摩擦熱等の理由で温度の平均値がモンキー 125 より 15℃ほど高い結果が出ています。変化の幅も大きいため、高温警告灯の設定値は高め（145℃程度）に設定してください。</p> <p>Displays the temperature measured by the genuine temp sensor.                  It is the same as the oil temp read by the OBD2 tool connected to the service check coupler. However, because Sensor is screwed to Cylinder, it is affected by the heat of Cylinder.                  Reference value) Temp around 20 °C · Normal engine. Flat paved road                  ● GROM/Monkey 125: 110-115 °C while Running, 120-125 °C while stopped ● CT125: 125-130 °C while Running, 135-140 °C while stopped                  The average oil temp of CT125 is about 15 °C higher than Monkey 125 due to the fact that amount of oil is about 20% less.</p>	
<p><b>P. P1</b> <i>P. P1</i></p>	<p>シリンダーからセンサーに直接伝わる熱の影響を抑えた方法で測定したデータを使っており、P.Obd より現実に近い温度を表示します。                  150℃までの範囲で、純正温度センサーの測定値と比べて最大 10℃ほど低い値を表示します。</p> <p>Using the data measured by the method that suppresses the influence of heat directly transmitted from Cylinder to Temp sensor, the temp that is closer to reality than P.Obd is displayed.                  In the range up to 150 °C, a value that is up to 10 °C lower than the value measured by the genuine temp sensor is displayed.</p>	
<p><b>P. P2</b> <i>P. P2</i></p>	<p>オイル温度管理の目安として利用し易くなることを目的に、複数の測定位置および条件下で得たデータをミックスして制作した OPMID 独自の換算値。                  シリンダーヘッドから戻るオイルがクランクケース内のオイルと混ざるところの温度を狙っていますので、どの様な条件下においても純正温度センサーの測定値より低く、クランクケース内のオイル温度より高い値を表示します。                  実際には、冷間時から暖気終了にあたる 80℃付近までは純正温度センサーの測定値に近く、そこから高温になるほどクランクケース内のオイル温度に近づきます。150℃までの範囲で、純正温度センサーの測定値と比べて最大 25℃ほど低い値を表示します。</p> <p>OPMID's original conversion value created by mixing comparative data of temp obtained under multiple measurement positions and conditions for the purpose of making it easier to use as a guide for oil temp control.                  Under any conditions, it displays a value lower than the measured value of the genuine temp sensor and higher than the oil temp inside the crankcase.                  To around 80 °C, which is the end of warming up, it is close to the measured value of the genuine temp sensor, and the higher the temp, the closer to the oil temp inside the crankcase.                  In the range up to 150 °C, a value that is up to 25° C lower than the value measured by the genuine temp sensor is displayed.</p>	
<p><b>P. 07</b> <i>P. 07</i></p>	<p>Aracer 社（台湾）製フルコン用プログラムです。                  同社の ECU の内部回路（2020 年現在）は純正 ECU と内部回路が異なるために、P.Obd、P. P1、P. P2 では正しい温度測定できません。                  Aracer 社の基本設計が変わった場合やモデルにより適合しない可能性があることをご了承ください。</p> <p>It is a program for ECU made by Aracer (Taiwan).                  The internal circuit of the company's ECU (as of 2020) is different from the genuine ECU, so it will be inaccurate for P.Obd, P. P1 and P. P2.                  The basic design of Aracer is subject to change.</p>	