

取り扱い説明書

DAYTONA®
3 6 2 4 9 ①/③

*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。

PROGRESS Racing C.D.I.	適応車種	商品 NO.
	Z Z / レッツ各種 ストリートマジック	3 6 2 4 9 3 6 2 5 0

この度はデイトナ「プログレスレーシング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>

- 従来のレーシングCDI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。
- ケースに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CDI	1				

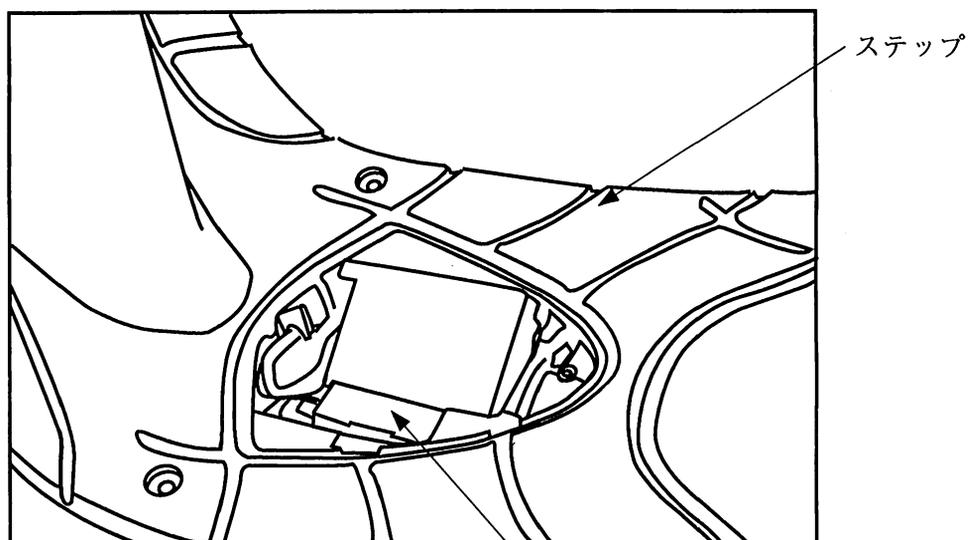
<注意事項>

- ・ 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。一般公道では違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。
- ・ 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、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。
- ・ 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。

■取り付け方法■

〈ZZ/レッツの場合〉

1. ステップのカバーを取り外します。



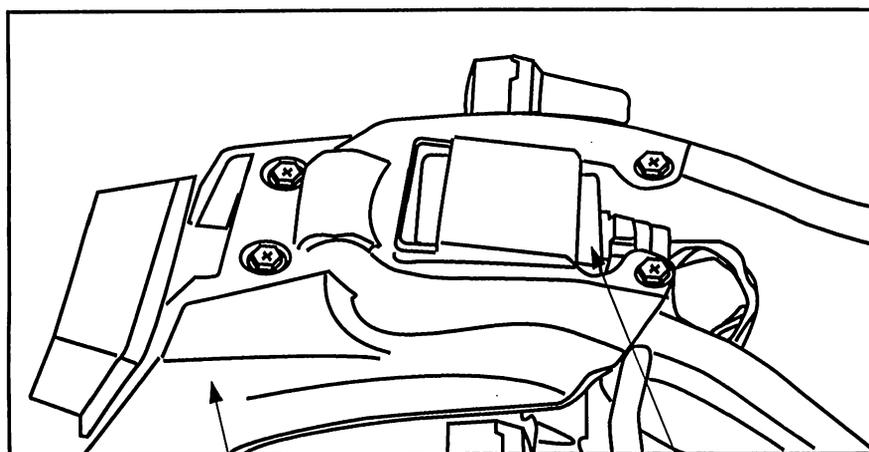
ステップ

CDI取り付け位置

36249①

〈ストリートマジックの場合〉

1. 純正シートを外し、リヤフェンダー、リヤコンビネーションアッシを取り外します。



リヤコンビネーションアッシ

CDI取り付け位置

36249②

2. 純正CDIを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. 純正CDIが収められていた位置と同じ所に①プログレスレーシングCDIを収めます。
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. 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
アイドルリングをしない。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。
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が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。

「SUZUKI系エンジンについて」

このCDIをSTD車輻に装着した場合、ZZ/ストリートマジック系の車輻については、純正チャンバーが頭打ちしてしまい、回転が上がらず、スピードが出にくくなっています。最高速を上げたい場合、マフラーの変更をまずお薦め致します。