

⑤ 黄リード線

…タコメーターパルス。(エンジン回転数信号)

写真1のアップカウル右側のダクトカバーを外し、青12Pカプラーから出ている黄/緑リード線に割り込み端子を使用し、配線します。

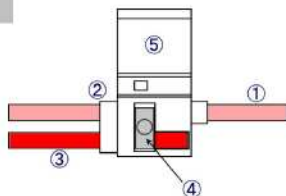
⑥ 白2Pカプラー

…ロッドスイッチのカプラーを接続します。

ロッドスイッチの取り付けは、ロッドスイッチの説明書をお読み下さい。

◎以上の配線が、終わりましたら各配線をもう一度見直して間違っていないか、確認して下さい。特に〈+〉と〈-〉を間違えると内部のICが破損します。

割り込み端子の使い方



①の配線(車両本体より出ている〈+〉12Vの配線)割り込み端子のみぞ側に取り付けます。

②の部分のキャップで①の配線を止めます。

③の配線(シフターより出ている赤色の配線)を割り込み端子の穴側に取り付けます。

④の金具で①と③の配線をプライヤー等でカシメます。

⑤の部分のキャップでふたをして完成です。

NEW BATTLESHIFTER

パワーシフター説明書 CBR954用 (インジェクション車用)

シフターとはシフトアップ時にインジェクターの噴射をを間引くことにより、シフトアップの時に操作するアクセルを戻す、クラッチを切るという操作を不要にするシステムです。

さらに電氣的に噴射カットの時間を制御しているため、人間の操作よりはるかに早くスムーズなシフトアップを可能にしています。

NEWバトルシフターには、単に噴射カットをするだけでなく、ついているのを感じさせないライダーの操作をそのまま行うシステムです。

主な特徴としては

1. 噴射をカットする時間が、回転数によってかわります。低回転では長く、高回転では短く自動的にかわることのでどの回転でもスムーズにシフトアップできます。
2. **約2000~2500回転以下ではシフターは作動しません。**
これは、ニュートラルにいれるときにシフターが噴射カットしてエンストをするのを防ぎます。
3. 噴射カット時間の調整がほとんど不要。一度、取り付けて調整すれば走行条件が変わっても調整不要です。(CBR954専用タイプは、設定済み **(ボリューム2.5)**)

以上の特徴によりすべての車種、使用条件に対応する世界で唯一のシフターになっています。

【同梱部品】

1	バトルシフターコントロールユニット	1
2	プルスイッチセット	1
3	タイラップ 250mm (ユニット取り付け用)	2
4	スポンジ	1
5	割り込み端子	2
6	ステッカー (大)	1
7	調整用ドライバー	1

まず取り付ける前に次のことに注意してください

◎未永くご愛用して頂くために取り扱い説明書を必ずよくお読みください。

◎本製品は、電子部品のため落としたり強い衝撃を与えないでください。

◎走行するときは、必ず調整窓をふさいでください。

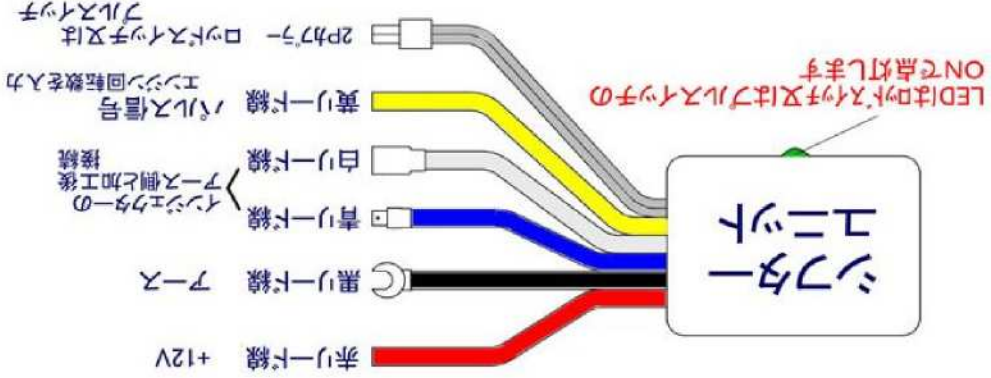
◎【取り付け方法】について、バトルシフター本体及び車両の電装品の破損の原因になる配線間違い、特に電源の〈+〉〈-〉絶対に間違わないように注意してください
必ずシフター本体の〈-〉電源(黒配線)は、フレームにアースしてください。

〈-〉電源(黒配線)を間違えなければ、シフター本体及び車両の電装品に影響はありません

◎【本体の取り付け方】について、ユニットと車両本体の間には必ずスポンジラバーをはさみタイラップでの固定は、スポンジがつぶれないように締めてください。

取り付け方法

- ・取り付ける車輻の取り扱い説明書についている配線図をよく見て取り付けて下さい。
- ・取り付ける時は、バッテリーの側の端子を外して下さい。



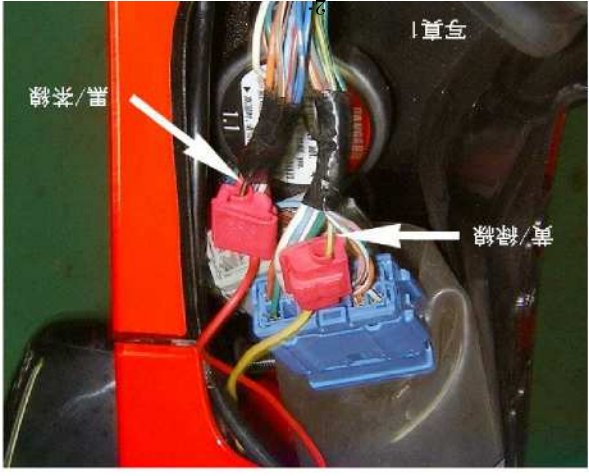
①赤リード線

- … 12ボルトの (+) 電源に配線します。フッパカウル右側のダクトカバを外し、写真1の白色12Pカプラから出ている黒/茶線に割り込み端子を差し込み、配線します。(割り込み端子の使い方は後のページを参照下さい)
- ・ HRCハーネス … 黒線に割り込み端子で割り込ませて下さい。

②黒リード線

- … 12ボルトの (-) 電源と信号線をとります。右側ダクトカバを取り付けボルトでフレームに接触するように共締めして下さい。

必ずフッパカウルに取り付けて下さい。
電源のフースと信号のフースを共用しています。
バッテリーのプラス端子に直接つながないで下さい。



③④青・白リード線

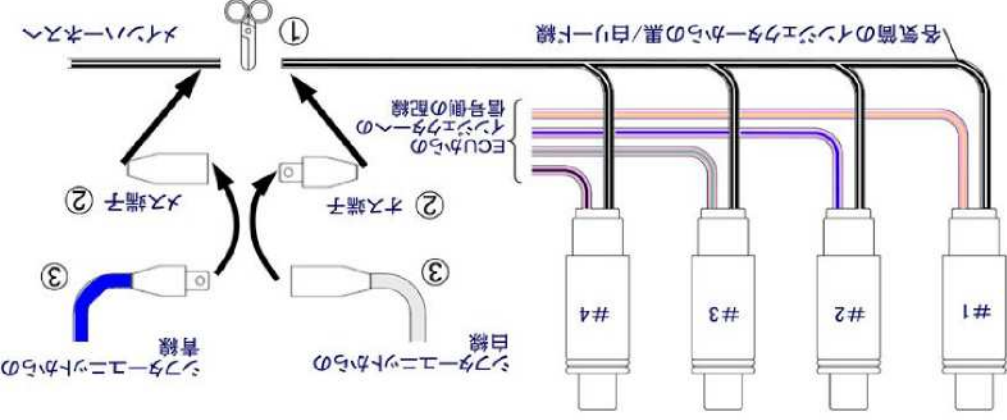
… インジェクターへ配線されるサフハーネスを加工します。

タンクを外し、エアクリーナーBOX右後方の白8Pカプラから出ている黒/白リード線に下記図のように加工しシフターからの青リード線と白リード線に下図のように差換えます。

(写真2: カプラ位置 写真3: サフハーネス単体)



○インジェクターへの配線加工及び配線



各気筒のインジェクターから黒/白リード線が集合した後で配線を切断します。(白色8Pカプラまででカットします。)

- ① 切断した配線の皮膜を少し取り、付属のギボシ端子をカシめます。

インジェクター側にオスの端子を、メインハーネス側にメスをカシめます。

- ③ シフターの青リード線をメス側のギボシ端子に、白リード線をオス側のギボシ端子にそれぞれ接続します。

ギボシ端子にそれぞれ接続します。

1. 配線の切断する場所は、必ず各気筒のインジェクターからの配線が集合した後

(メインハーネスまでの間)で切断します。

この場所以外で切断した場合、シフターは作動しません。

2. 端子を接続した後、必ずビニールテープ等で絶縁してください。

？ 高回転が回らない。リミッターが効くような回転域がある。

振動の多いところ(フレーム等)に取り付けると振動により内部のリレー共振して高回転が重くなったりリミッターがきいたようになります。振動のないところに取り付けて下さい。

？ 低回転ではシフトアップできるが高回転ではギアが入りにくい又は入らない。

カット時間が少し短めです。ボリュームの目盛りの半分位戻して下さい。

？ ボリュームを調整してもカット時間が長い。

スイッチの破損が考えられます。ロッドの曲がりや配線の状態を確認してください。

？ 1速から2速に高回転でシフトアップするときにショックがある。困い。

車種によってはギアレシオが離れているので入りにくい場合があります。補助的にアクセルを少し戻して下さい。噴射カットが働いているので全閉にする必要はありません

？ アクセルを戻す又は一定のときにシフトショックがある。

加速を伴わないシフトアップではショックが出る場合があります。

オプションパーツ

○ ロッドスイッチ 各専用タイプ ¥9,800～

(調整不要なスイッチです。各機種・チェンジパターンで専用設定されています。)

仕様

電源電圧		10V ~ 14V
消費電流	待機時	12mA (12V)
	作動時	37mA (12V)
寸法		40×20×55 (mm)

取り付け、又は製品についてのご不明な点や質問等ありましたらお気軽にご連絡ください。

確実に使用できるまでお答えします。

発売元

BATTLE FACTORY

URL <http://www.battle.co.jp>

〒513-0824 三重県鈴鹿市道伯町 2147-47

TEL 059(370)0851 FAX 059(370)4745

TEL 0120-70-0851 営業時間 AM10:00～PM8:00

本体の取り付け

1 上記の調整が終わりましたら、防水の為にテープ等でボリュームをふさいで下さい。

ボリュームをふさがずに走行しますと、水やほこり等により故障の原因になります。

2 バトルシフター本体の裏側に付属の**スポンジラバー**を張り、ステアリングシステムや、メーターステー、タンクの下などの**振動の少ない場所に** タイラップ等を使いラバーマウントします。

※ **スポンジラバーは必ず貼ってください。トラブルの原因になります。**

※ **ユニット本体が他の部品に干渉しないように取り付けてください。**



※上記写真は、別の機種です。

注意！！ 取り付けはいけない場所

※本体は電子部品の為、〈水〉〈熱〉〈埃、塵〉〈振動〉等の多い所は、本体の故障の原因になるので避けて下さい。**フレームは振動が多い為、取り付けしないで下さい。**

イグニッションコイル、プラグの近くは、ノイズ等により誤動作の原因になるので離して取り付けして下さい。

調整

ポリエームにて噴射カットの時間を調整します。

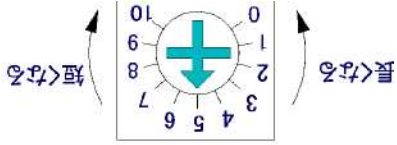
調整済みで出荷しています。基本的に調整は必要ありません。(基本設定 2.5)

- ・ストリート仕様でのポリエーム位置ですので、レーズにて使用する場合は、多少調整が必要です。
- ・基本的にはポリエームを調整する必要はありませんがどうしてもスムーズにシフトアップ

できない場合は下記調整を行います。

◎ポリエーム調整 (点火カット時間)

シフトアップした時にシヨックが無く、スムーズに変速が可能なように調整します。



左にまわす → 噴射カット時間が長くなる

右にまわす → 噴射カット時間が短くなる

噴射カット時間の長い短い見分け方としては、

長い場合 → 変速した時にスビートが鈍る。車両がビッチングする。シフトアップは

スムーズに入る。

短い場合 → 変速した時に“ガツン”としたシヨックがある。高回転まで回したときに

シフトアップができない。シフトアップは、固い感じがする。

ポリエーム調整の注意点

※ ポリエームは、出荷状態ではシールで塞いであります。はがして調整します。

調整後、故障の原因となりますのでポリエームをクレープ等で塞いで走行してください。

※ シフトアップ時のシフトアップタッチが敏感又は渋い、硬い程度の場合にカット時間を調整する際、

目安として、半目盛り以下の調整範囲内で対処可能です。

ポリエーム調整の際に微調整する場合、常に同じ方向から回し合わせて下さい。

※ 調整が決まれば、使用条件が変わっても調整を変更しなくても使用可能です。

※ ストリートバイクではギヤレシオが広い車両が多く、1速から2速、2速から3速に

高回転で入れるときにギヤが入りにくい又はシフトシヨックが大きき場合があります。

そのような車両は、シフトアップする時に補助的にアクセルを少し戻して下さい。

(噴射カットが働いているので全閉にする必要はありません)

※ その他症状別の調整方法は、【こんなときは?】を参照ください。

調整

こんなときは?

? ベダルを操作しても(シフトアップ)点火カットしない。

① 2500回転以下で操作している。

② 配線が間違っている。(2500回転以下では、シフターは作動しません。)

(+) (→) の配線をよく確認する。)

③ ロッドスイッチの組付け方の確認

(スイッチが常にONになっていると噴射カットされません)

1) ロッドを止めるロックナットとスイッチの隙間を1mm以上とっていない。

2) スwitchにロックフェルトを取り付ける際にネジ部を18mm以上入れている。

④ エレクトのLEDが点灯しない。

エンジンが動いている状態で、スイッチを作動させてLEDが点灯しない場合

1) エレクトに電源がきていない → 市販のチクスターでエレクトのカプラーの赤線と黒線間で

12Vが出ているか確認して下さい。

12Vが出ていない場合は、配線を確認して下さい。

2) スwitchが破損している。 → ベダルをシフトアップ方向に動かしただ時に、チクスターで

スイッチのカプラー間の導線の有無を確認して下さい。

導線がない場合は、破損が考えられます。

? シフトアップ時のタッチが固い。

噴射カット時間が、車両にあっているか確認する。

(ポリエームで噴射カット時間を長くして下さい。)

? シフトアップした後のシヨックが大きい

噴射カット時間が、車両にあっているか確認して下さい。

(ポリエームで噴射カット時間を調整して下さい)

注意 カット時間が短いときは、ガツンガツンという感じになります。

カット時間が長いときは、バズンバズンという感じになります。

? シフトアップした後、もう一度噴射カットされる。

入力電圧が、一定電圧(最低10V以上)に達していない。

(バッテリー又は電池の電圧が低いときは、このような症状が起きることがあります。

充電するか新しいものと交換して下さい。)

? シフトアップしていないのに噴射カットされる。

① ベダルが足に触れている。

(ベダルに触れているとスイッチが入る場合があります。)

② 振動の多いところ(フレーム等)に取り付けると振動により内部のリレー共振して

高回転が重くなったりリミッターがきいたようになります。振動のないところに

取り付けて下さい。