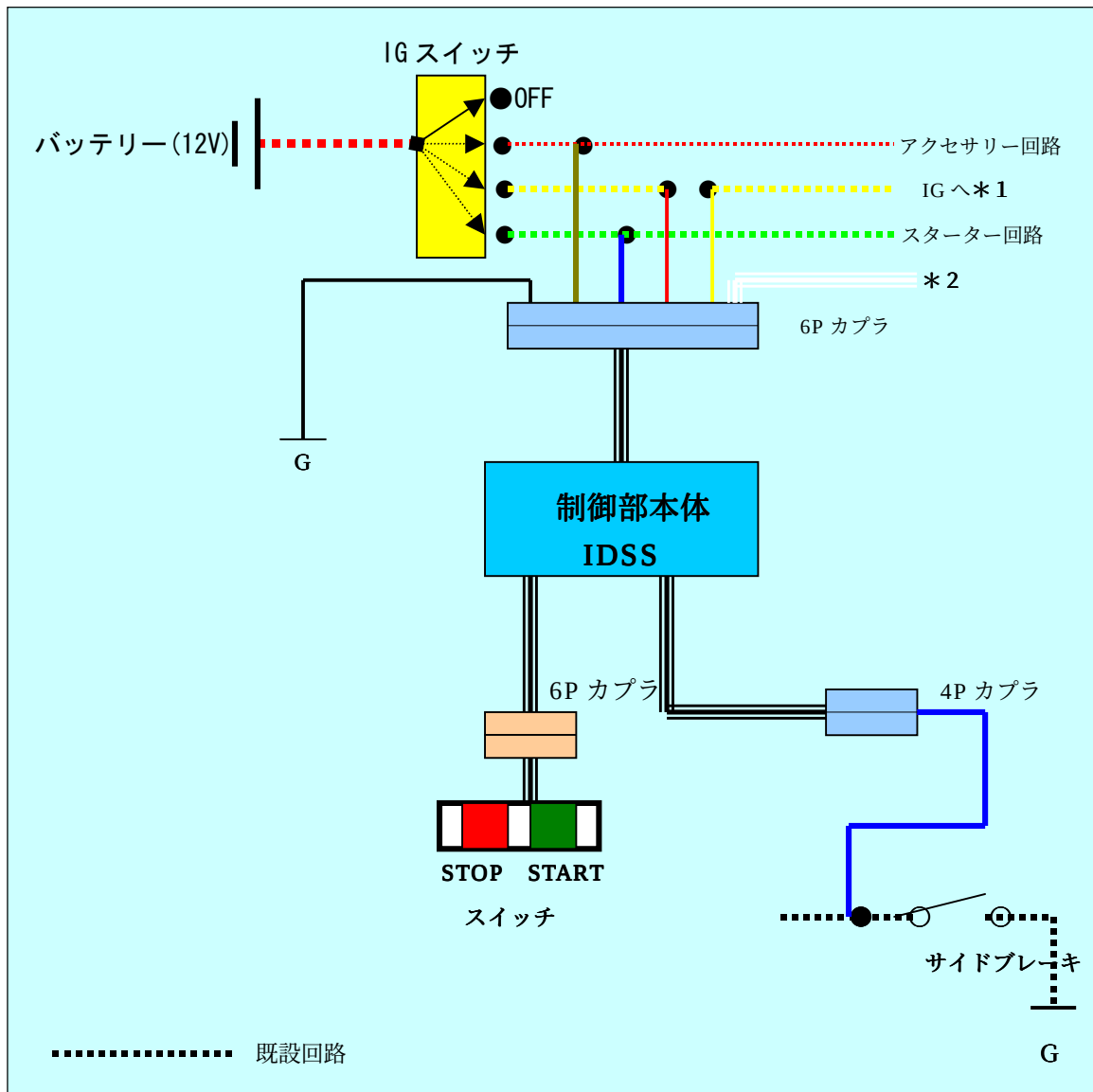


IDSS 取り付け図

作成 2002. 2. 27



注・* 1 イグニッション回路へ ECU 等の回路が接続されている車が多いので、その時は回路を切断するとエンジンが停止する回路を探す。イグニッションコイルの辺りで切断しても良い。エンジンがかかっている状態でヒューズボックスのヒューズを外しながらエンジンが停止する所があれば、其処でも良い。

* 2 エンジンが停止している時電圧が 0V、エンジンが始動している時 3~12V の電圧を発生する回路
(例としてオルタネーターの L 端子等)

上記の配線図からお解りと思いますが、7 本のコードを既設の配線へ接続するだけです。

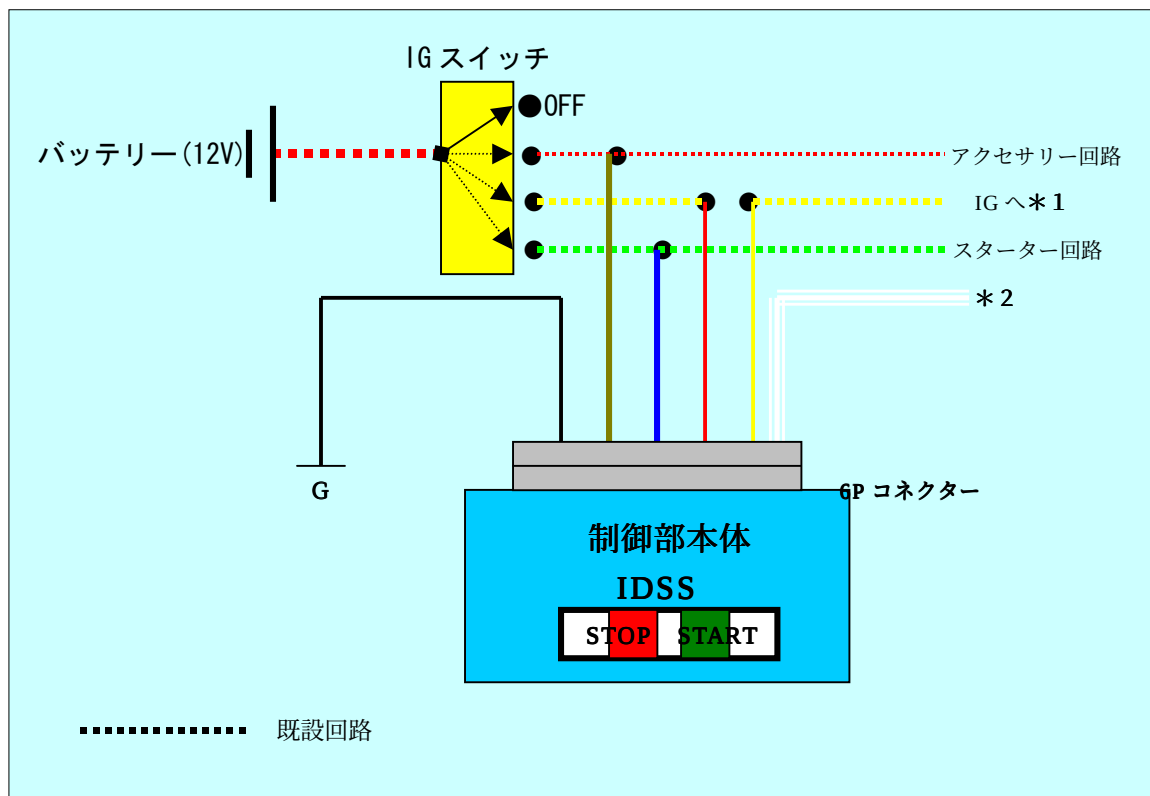
一番難しい点はイグニッション回路を切断する個所を探す事です。(エンジンを如何に停止させるか)

オルタネーターの L 端子はオルタネーターへのハーネスの根元で割り込ますのが一番確実な方法です。(取り付ける車の配線図を用意する事が可能であれば、ECU や ABS 付近等社内ハーネスへ割り込ますことも可能です。)

サイドブレーキ回路への接続は装置作動のトリガーの目的で、サードブレーキをかけないとアイドリングストップで停止もスタートもできません。この接続をフットブレーキスイッチへ接続する事も可能です。

I・START 取り付け図

作成 2002. 2. 27



注・*1 イグニッション回路へ ECU 等の回路が接続されている車が多いので、その時は回路を切断するとエンジンが停止する回路を探す。イグニッションコイルの辺りで切断しても良い。エンジンがかかっている状態でヒューズボックスのヒューズを外しながらエンジンが停止する所があれば、其処でも良い。

* 2 エンジンが停止している時電圧が0V、 エンジンが始動している時3～12V の電圧を発生する回路
(例としてオルタネーターの L 端子等)

上記の配線図からお解りと思いますが、6本のコードを既設の配線へ接続するだけです。

一番難しい点は IDSS と同様にイグニッション回路を切断する個所を探す事です。(エンジンを如何に停止させるか)

オルタネーターの L 端子はオルタネーターへのハーネスの根元で割り込ますのが一番確実な方法です。(取り付ける車の配線図を用意する事が可能であれば、ECU や ABS 付近等社内ハーネスへ割り込ますことも可能です。)

装置を作動させるトリガーがありませんので、IG スイッチを ON にすると装置が作動します。(走行中でも STOP ボタンを押すとエンジンが停止します。)

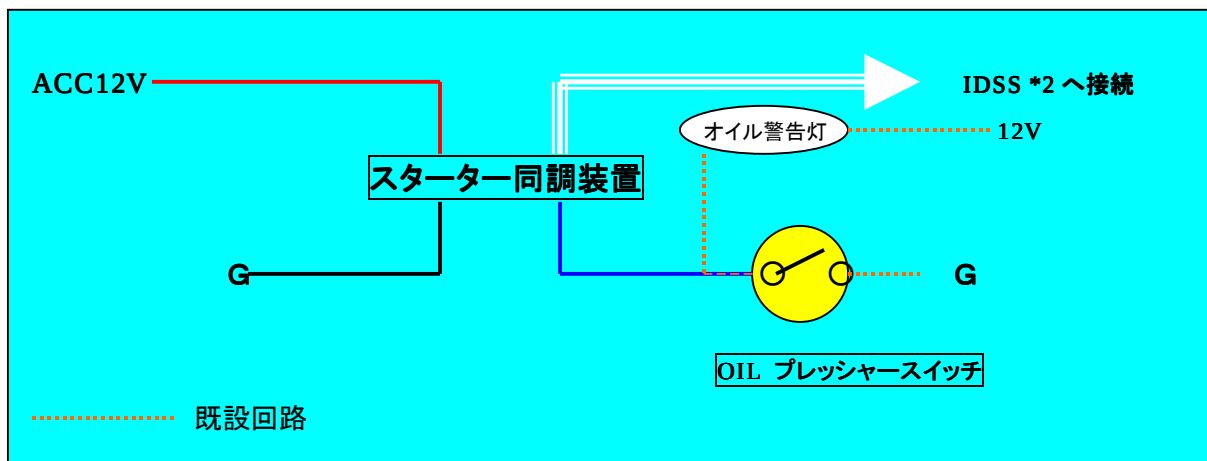
STOP・START スイッチは本体の上部に取り付けられていますが、別付けのスイッチのバージョンが近日中になる予定です。

スターター同調装置

作成日 2002・03・04

車種によって、エンジン再始動よりも一瞬早くスターターが停止するために、スタートスイッチを押し直さねばならない事が発生します。

この現象を避けるための追加装置です。



このアクセサリを取り付ける事により、エンジン始動時とスターター オフのタイミングをより確実なものにします。

IDSS, I・STOP どちらの装置にも取り付けできます。

この図では OIL PRESSURE SWITCH に接続していますが、エンジンが始動すると回路を切断、若しくは回路を ON にする所でもかまいません。また、従来通りオルタネーターの L 端子回路へ接続する事も可能です。