



OPMID

OPM PnP THERMOMETER / TOP INDICATOR

M1015・M1016BK/SV
M1013・M1014BK/SV

品名：OPM PnP サーマメーター

品名：OPM PnP トップインジケーター サーマメーター

品名：OPM PnP サーマメーター

品名：OPM PnP トップインジケーター サーマメーター

OPM PnP THERMOMETER

OPM PnP TOP INDICATOR THERMOMETER

OPM PnP THERMOMETER

OPM PnP TOP INDICATOR THERMOMETER

品番：M1015

品番：M1016BK(ブラック)/SV(シルバー)

品番：M1013

品番：M1014BK(ブラック)/SV(シルバー)

#M1015

#M1016BK(Black)/SV(Silver)

#M1013

#M1014BK(Black)/SV(Silver)

対応：モンキー 125 (JB03)・ダックス 125 (JB04)・CT125 (JA65)・グロム (JC92)

対応：モンキー 125 (JB03)・ダックス 125 (JB04)・CT125 (JA65)・グロム (JC92)

対応：モンキー 125 (JB02)・CT125(JA55)・グロム (JC61/JC71)

対応：モンキー 125 (JB02)・CT125(JA55)・グロム (JC61/JC71)71)

HONDA MONKEY125 (JB03)・DAX125 (JB03)・CT125 (JA65)・GROM/MSX125 (JC92)

HONDA MONKEY125 (JB03)・DAX125 (JB03)・CT125 (JA65)・GROM/MSX125 (JC92)

HONDA MONKEY125 (JB02)・CT125 (JA55)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)

HONDA MONKEY125 (JB02)・CT125 (JA55)・GROM/MSX125 (JC61/JC71)

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 ~ 150°C (14~302°F)
180°C (356°F) まで表示可能
- 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)
- 安定動作電圧：DC10~16V
- Temp：-10°C ~ 150°C (14~302°F)
Displayable up to 180°C (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



●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った場合は、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



3秒間長押し
Hold for 3 sec

大雨など、多量の水濡れによる誤動作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.

NOTE

右下の点の点灯で
タッチの反応を示します。



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

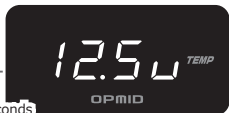
起動画面 Startup screen



OPOP がスクロール
OPOP scrolls

4秒後
after 4 sec

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.

温度計 Thermometer



-10°C ~ 150°C
(14~302°F)



短押し
Short

最高温度 Highest temp



C が点滅
C is Blinking



短押し
Short

電圧計 Voltmeter



8.0V ~ 18.0V



短押し
Short

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 high-temp alarm

初期設定モードに入る Enter Initial setting

次ページに記載
to next page

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.

99°C (°F) までは 0.1°C 単位表示
100°C (°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

数値を変える
Changing value

長押し
Hold

早送り
Fast forward

記録のリセット Erase the record

5秒 ~ 60秒、OFF

スタートアップ電圧計の 秒数設定 Setting of startup voltmeter display seconds



5秒間放置で保存
Save when
No operation for 5 sec

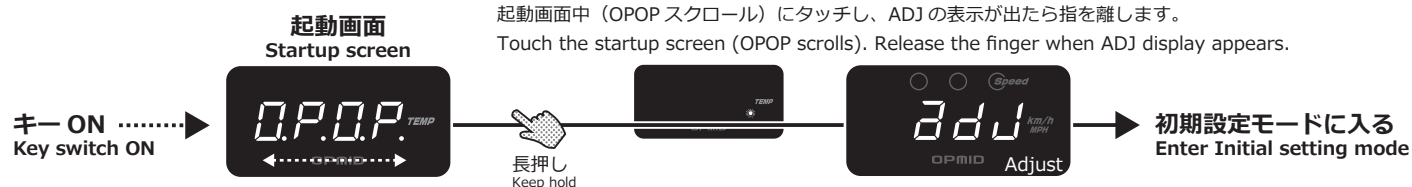


短押し
Short

数値を変える
Changing value

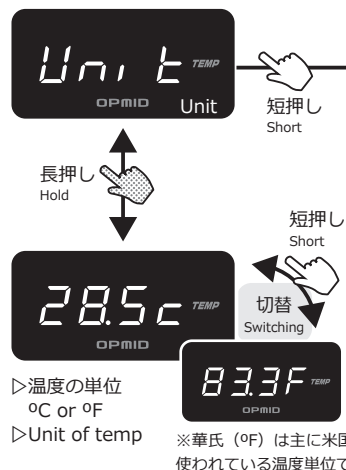
NOTE

■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、仕組み上、異常な温度を表示します。■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. ■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.

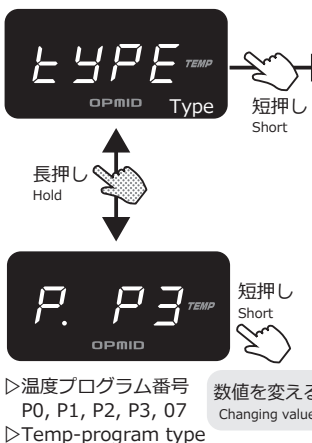


初期設定モード Initial setting

摂氏 (°C) / 華氏 (°F) の切替
Switching Centigrade / Fahrenheit

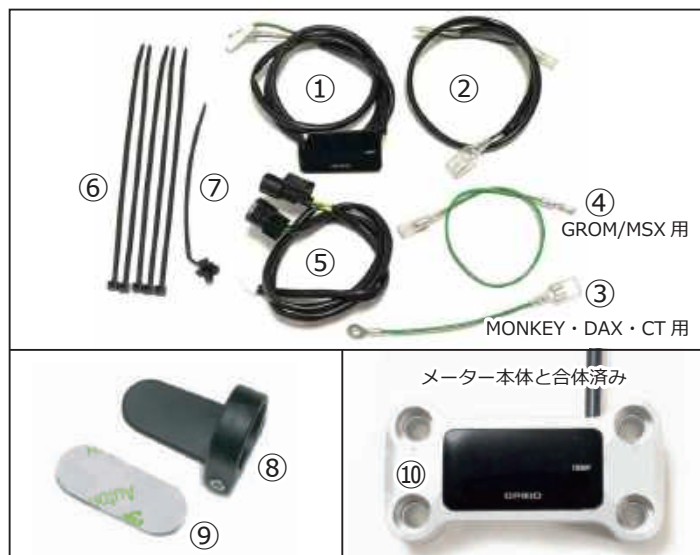


温度プログラムの切替
Switching Temp-program type



温度プログラム Temp-program type
詳細を P11 に記載 Details on P11

- MONKEY (JB02) - CT125 (JA55) - GROM/MSX (JC61/JC71)	【P. P0】JB02 系用 OBD2 出力値と同じ Same as OBD2 output 【P. P1】JB02 系用 OPMID オリジナル 1 (実測値換算データ) Actual measurement value conversion data 【P. P2】JB02 系用 OPMID オリジナル 2 (推測値換算データ) Estimated value conversion data
- MONKEY (JB03) - DAX (JB04) - CT125 (JA65) - GROM/MSX (JC92)	【P. P3】JB03 系用 OBD2 出力値と同じ Same as OBD2 output
Aracer ECU	【P. 07】 Aracer ECU 用 For Aracer ECU

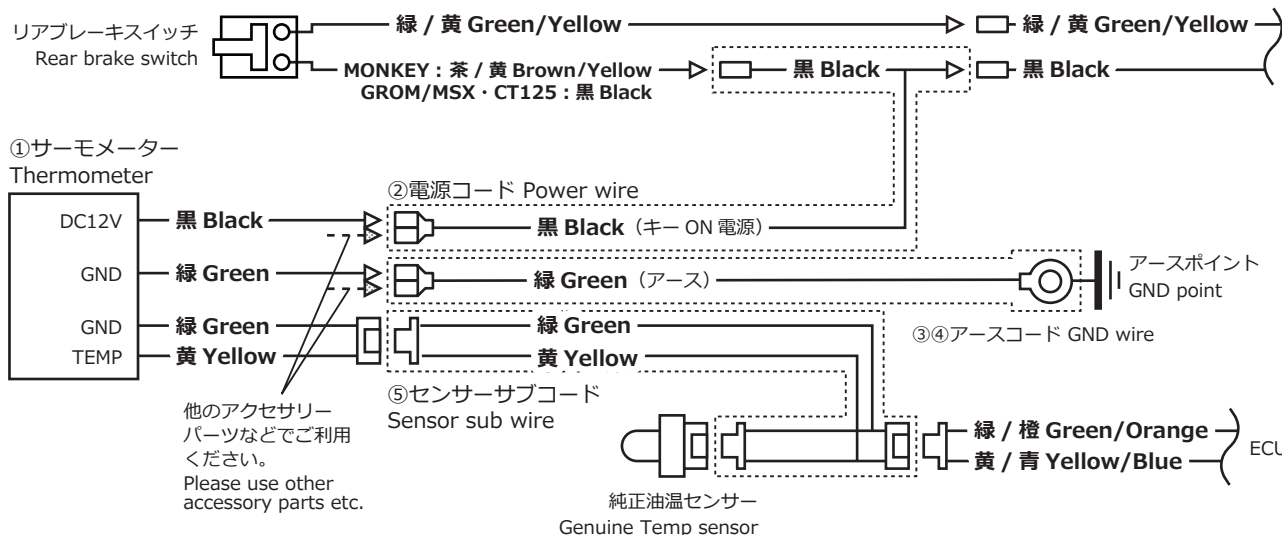


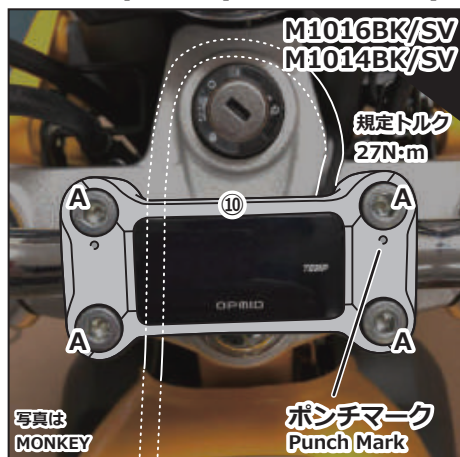
キット内容 Kit contents

	M1015	M1016 BK/SV	M1013	M1014 BK/SV
① サーマーター Thermometer	x1	x1	x1	x1
② 電源コード Power wire	x1	x1	x1	x1
③ アースコード (150mm) GND wire	x1	x1	x1	x1
④ アースコード (400mm) GND wire	x1	x1	x1	x1
⑤ センサーサブコード Sensor sub wire※	x1	x1	x1	x1
⑥ 結束バンド (200mm) Cable ties	x5	x5	x5	x5
⑦ クリップ付結束バンド Cable ties w/Clip			x1	x1
⑧ 22mm ハンドルバーブラケット 7/8" Handlebar bracket	x1		x1	
⑨ マジックテープ Velcro	x1		x1	
⑩ アッパーホルダー Upper Holder		x1		x1

※M1015・M1016BK/SV と M1013・M1014BK/SV とでコネクターの形状が異なります。

配線図 Wiring diagram





■⑩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本と純正キャップ4個[A]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。■キーシリンダーの前方にコードを回し、メインハーネスに沿わせます。

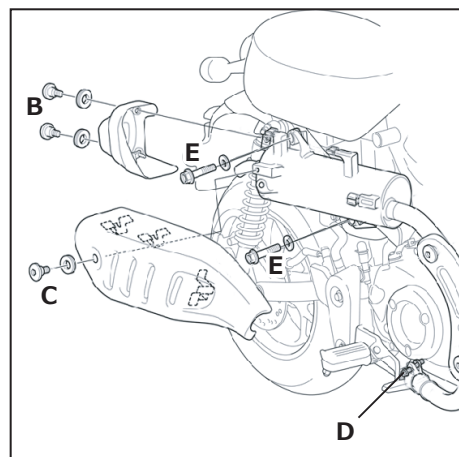
■With punch mark facing forward, reuse 4x genuine socket bolts [A] to attach. ■Tighten bolt on punch mark side first.



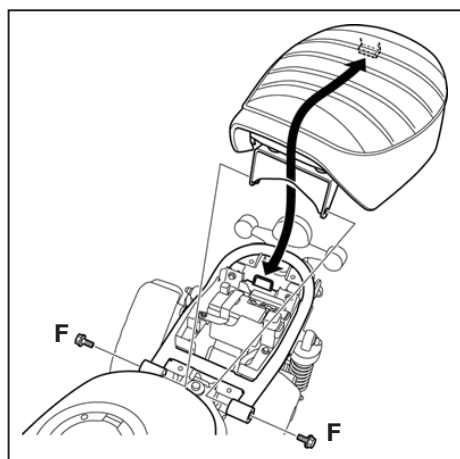
■⑧ハンドルバーブラケットをハンドルに通し、ネジを締め固定します。

■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。

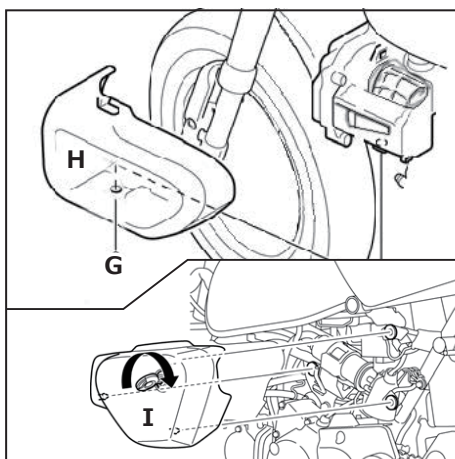
■Through ⑧ Handlebar bracket to handle, and fasten screw. ■Please tilt more than 10 degrees to prevent water accumulation on panel.



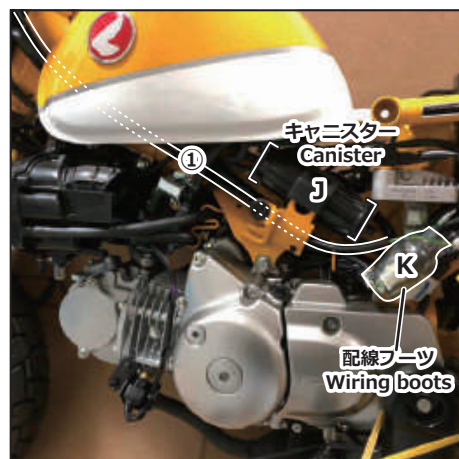
■スクリュー2本[B]を外し、テールキャップを外します。■スクリュー1本[C]を外し、ガードを後方にずらして外します。■マフラーバンドボルト[D]を緩めます。■スクリュー2本[E]を外し、サイレンサーを外します。■Remove 2x screws [B] and remove tail cap. ■Remove 1x screw [C] and remove heat guard. ■Loosen muffler band bolt [D]. ■Remove 2x screws [E] and remove silencer.



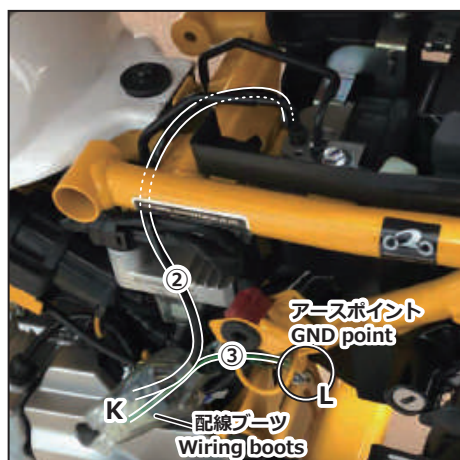
■スクリュー2本[F]を外し、シートを外します。
■Remove 2x screws [F] and remove seat.



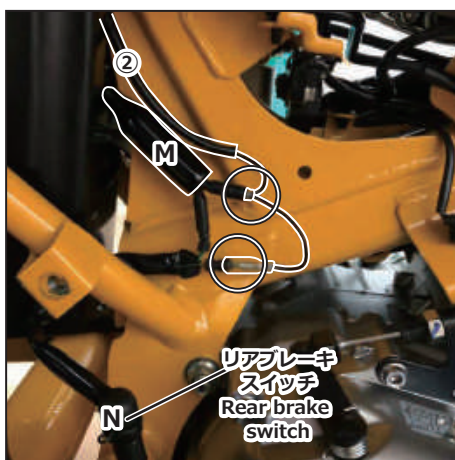
■スクリュー1本[G]を外し、左のガーニッシュ[H]を前にずらして外します。
■キーを時計回りに回したまま、サイドカバー[I]を手前に引き外します。
■Remove 1x screw [G] and remove left side garnish [H] forward.
■While turning key clockwise, remove Side cover [I].



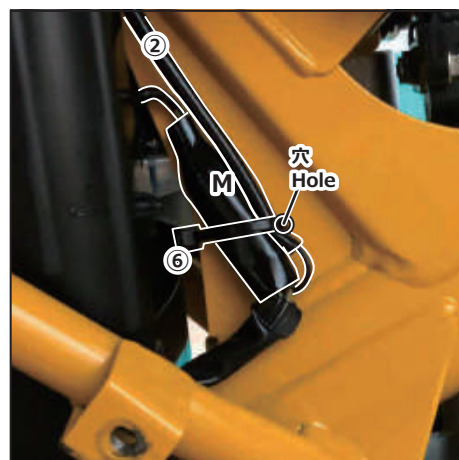
■チャコールキャニスター[J]を上にはずします。
■①メーター本体コードをフロントフォークの内側から配線ブーツ[K]の辺りまで、メインハーネスに沿わせていきます。
■Move charcoal canister [J] up.
■Keep ① Meter wire along main harness to wiring boot [K].



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



■配線ブーツ[M]を上にはずし②電源コードをリアブレーキスイッチ[N]の黒コードの接続端子間に割り込ませます。
■Insert ② Power wire between connecting terminals of Black wire of Rear brake switch [N].

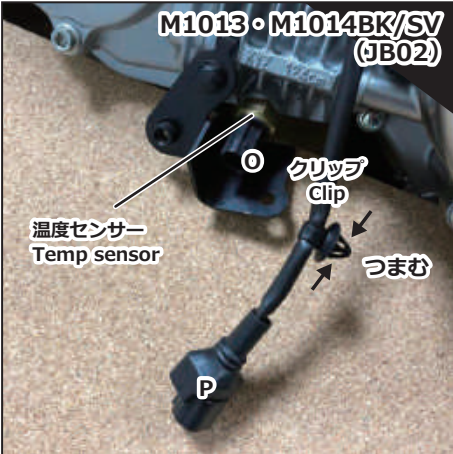


■接続したコードを配線ブーツ[M]に押し込みます。ブーツ[M]の内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。■フレームの穴を利用し、⑥結束バンドで配線を固定し、サイレンサーへの接触を防ぎます。■Push connected wire into wiring boot [M]. Wetting inside of boot [M] with water makes it easy to push. ■Using hole in frame, fix wiring with ⑥ Cable tie.

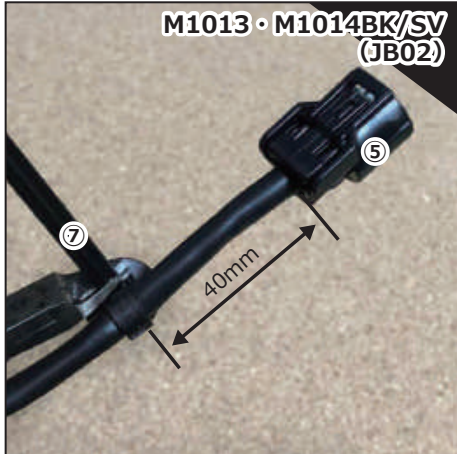
Monkey125 (JB02・JB03)



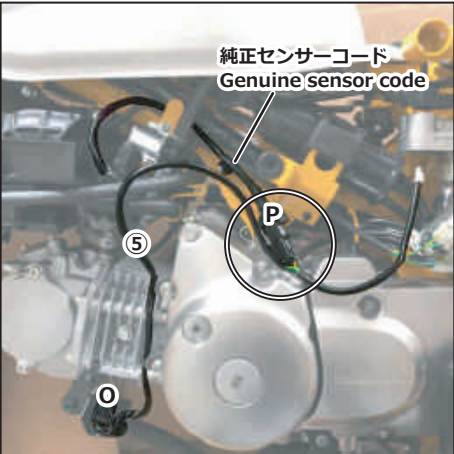
- シリンダーヘッドの左下にある純正温度センサー[O]のコネクター[P]を外します。
- Unplug connector [P] of genuine temp sensor [O] at bottom left of cylinder head.



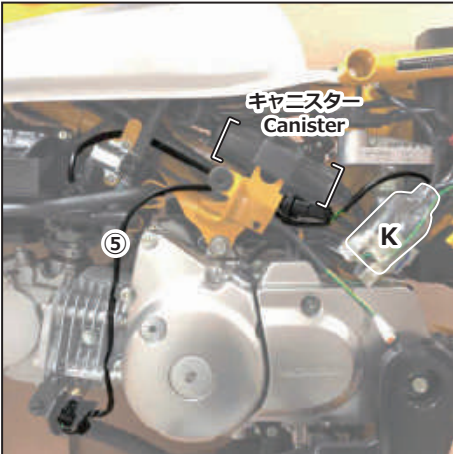
- シリンダーの左下にある純正温度センサー[O]のコネクター[P]とクリップを外します。
- Unplug connector [P] of genuine temp sensor [O] at bottom left of cylinder.



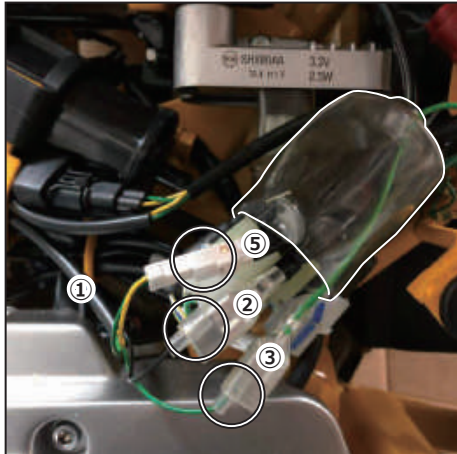
- ⑤センサーサブコードの大きなコネクターから40mmの位置に⑦クリップ付き結束バンドを取り付けます。
- Attach ⑦ Cable ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.



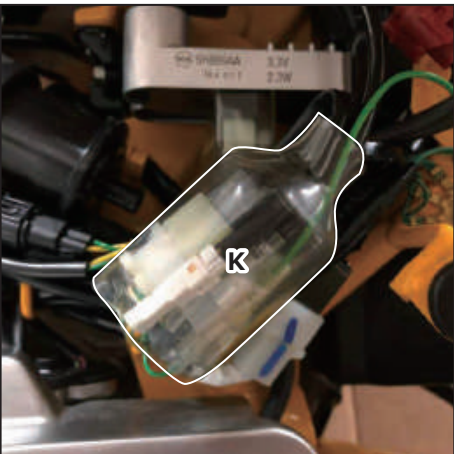
- ⑤センサーサブコードを純正温度センサー[O]に接続します。
- ⑤センサーサブコードと純正コネクター[P]を接続します。
- ⑤センサーサブコードを純正ハーネスと同様に左クランクケースカバーに添わせませす。
- Connect ⑤ Sensor sub wire to temp sensor [O]
- Connect ⑤ Sensor sub wire and genuine connector [P].
- ⑤ Sensor sub wire to Left crankcase cover in the same way as Genuine.



- 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[K]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 [K].



- ①メーター本体コードを下記の通り接続します。
- ・黒コードを②電源コードに
- ・緑コードを③アースコードに
- ・白コネクターを⑤センサーサブコードに
- Connect ① Thermometer wires as shown
- ・ Black wire to ② Power wire
- ・ Green wire to ③ Ground wire
- ・ White connector to ⑤ Sensor sub wire



- 接続したコードを配線ブーツ[K]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くくなります。
- Push connected wires into wiring boot [K].
- Wetting inside of boot [K] with water makes it easy to push.

温度プログラムの切替

Switching Temp-program type

切替方法はP2
各設定値の詳細はP11
Switching method is P2
Details on each setting is P11

MONKEY (JB02)
M1013
M1014BK/SV

P. P1 TEMP
OPMID

選択肢 : P. P0, P1, P2
Choices: P. P0, P1, P2

MONKEY (JB03)
M1015
M1016BK/SV

P. P3 TEMP
OPMID

選択肢 : P. P3のみ
Choice: P. P3 only

- キーを回すと、まず電圧計を表示してから温度計に切り替わります。
- 外気温に近い温度が表示されいることを確認します。
- 逆の手順で組み立てます。
- When turning key, first voltage is displayed and then temp is switched.
- Confirm that temp close to outside temp is displayed.
- Reassemble in reverse order.



■⑩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本と純正キャップ4個[A]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。

■With punch mark facing forward, reuse 4x genuine socket bolts [A] to attach.

■Tighten bolt on punch mark side first.



■①メーター本体コードをキーシリンダーの右側から取り回し、メインハーネスに沿わせます。

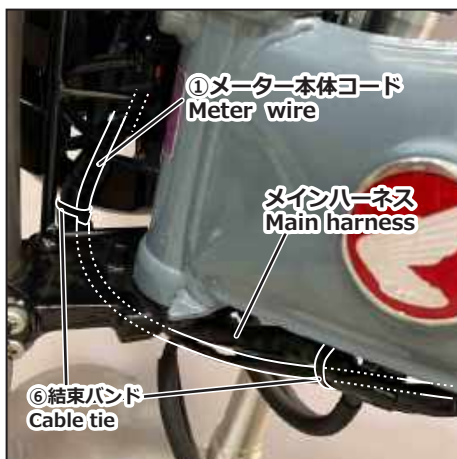
■Turn ① Meter wire from right side of key cylinder and run it along the main harness.



■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.



■①メーター本体コードをメインハーネスに沿わせる。■⑥結束バンドを使い、ヘッドライト側とフレーム側の2箇所①メーター本体コードをメインハーネスに固定します。■ハンドルを左右に動かし、コードに無理がかかっていないかを確認します。

■Route ① Meter wire along main harness. Using ⑥ Cable tie, fix ① Meter wire to main harness at two points, headlight side and frame side.



■クラッチカバーの上にあるリアブレーキスイッチ接続端子[B]の茶/黄コードから12V電源を取り出します。■3本のボルトを外し、サイレンサーを取り外すと作業が行い易くなります。

■Get 12V power from the rear brake switch connection terminal [B] on clutch cover. ■Remove 3 bolts and remove silencer to make work easier.



■②電源コードをリアブレーキスイッチの接続端子間に割り込ませる。スイッチ側のコード色は茶/黄です。

■Insert ② Power wire between connection terminals of rear brake switch. The wire color on switch side is Brown/Yellow.



■⑥結束バンドを使い、接続端子をまとめます。

■②電源コードをフレーム下の隙間から左サイドカバー一辺りまで取り回します。

■Use ⑥ Cable ties to bundle wires.

■Pass ② Power wire through the gap in frame to area around the left side cover



イグニッションコイルの固定ボルトに③アースコード(150mm)を共締めする。

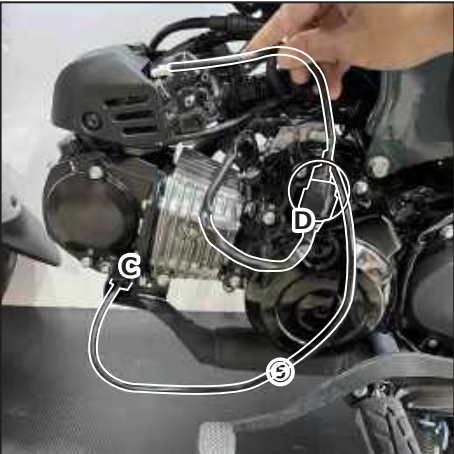
Tighten ③ GND wire (150mm) together with fixing bolt of ignition coil.



■シリンダーヘッドの左下にある純正温度センサー[C]のコネクター[D]を外します。

■Unplug connector [D] of genuine temp sensor [C] at bottom left of cylinder head.

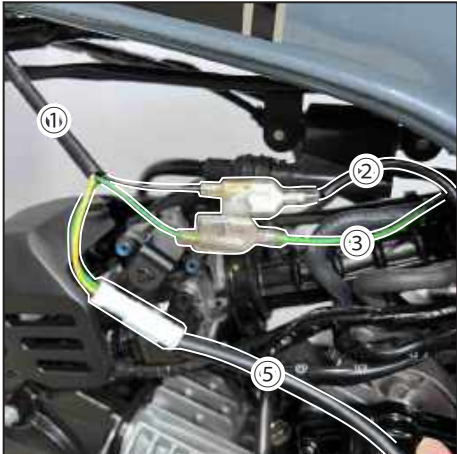
DAX125 (JB04)



- ⑤センサーサブコードを純正温度センサー[C]に接続します。■ ⑤センサーサブコードと純正コネクタ[D]を接続します。
- Connect ⑤ Sensor sub wire to temp sensor [C]
- Connect ⑤ Sensor sub wire and genuine connector [D].



- ⑤センサーサブコードを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。
- ⑤ Sensor sub wire to Left crankcase cover in the same way as Genuine harness.



- ①メーター本体コードを下記の通り接続します。
- ・黒コードを②電源コードに
- ・緑コードを③アースコードに
- ・白コネクタを⑤センサーサブコードに
- Connect ① Thermometer wires as shown
- ・ Black wire to ② Power wire
- ・ Green wire to ③ Ground wire
- ・ White connector to ⑤ Sensor sub wire



- ⑥結束バンドを使い配線を綺麗にまとめ、フレーム下に隠します。
- Use ⑥ Cable ties to neatly bundle wires and hide them under the frame.



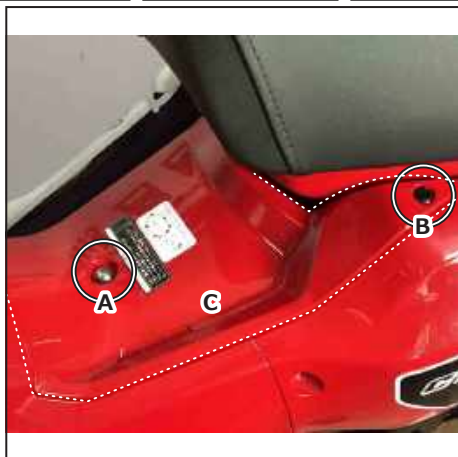
温度プログラムの切替	切替方法はP2 各設定値の詳細はP11
Switching Temp-program type	Switching method is P2 Details on each setting is P11

DAX125 (JB03)

M1015
M1016BK/SV

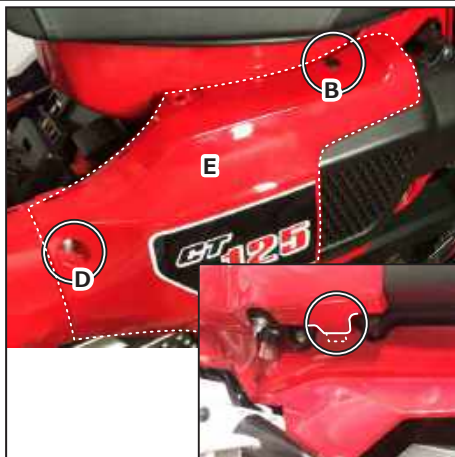
選択肢：P. P3 のみ
Choice: P. P3 only

- キーを回すと、まず電圧計を表示してから温度計に切り替わります。■ 外気温に近い温度が表示されいることを確認します。■ 逆の手順で組み立てます。
- When turning key, first voltage is displayed and then temp is switched. ■ Confirm that temp close to outside temp is displayed. ■ Reassemble in reverse order.



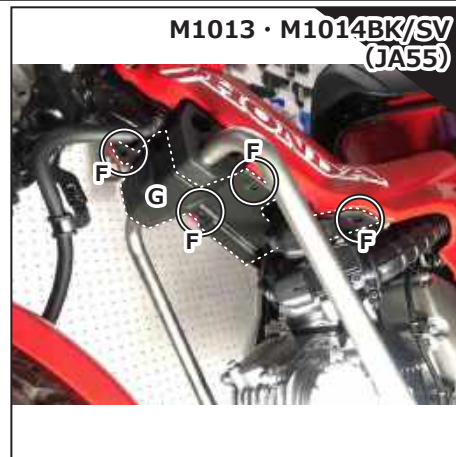
■スクリー[A]とトリムクリップ（長）[B]を外し、センターカバー[C]を外します。

■Remove Screw [A] and Trim clip (long) [B] and remove Center cover [C].



■スクリー[D]とトリムクリップ（長）[B]を外し、エアクリーナーガーニッシュ[E]を外します。※下部に差込部があります。

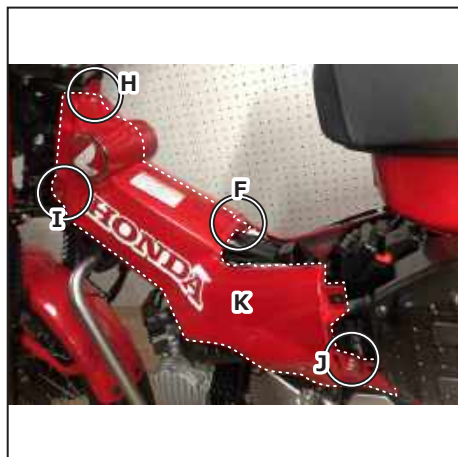
■Remove Screw [D] and Trim clip (long) [B], and remove Air cleaner garnish [E].



■トリムクリップ（短）[F]を4本外し、メインパイプロアカバー[G]を外します。

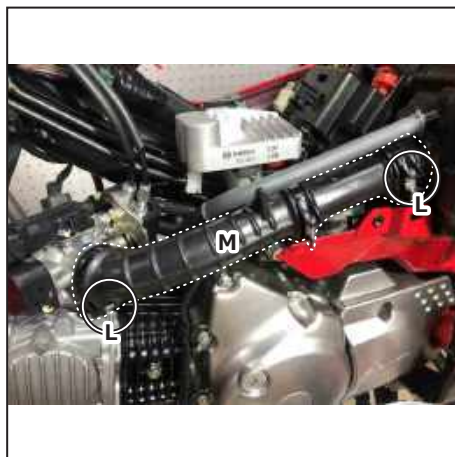
■カバーを外すとイグニッションコイルが見えます。■JA65では外す必要はありません。

■Remove 4x Trim clips (short) [F] and remove Main pipe lower cover [G]. ■You can see Ignition coil. ■No need to remove with JA65



■スクリー[H] [I] [J]とトリムクリップ（短）[F]を外し、左メインパイプカバー[K]を外します。

■Remove Screws [H] [I] [J] and Trim clip (short) [F] and remove Left main pipe cover [K].



■スクリー2本[L]を緩めて、コネクティングチューブ[M]を外します。

■Loosen 2x screws [L] and remove Connecting tube [M].



■スクリー[N]と、トリムクリップ（長）[B]を外し、右ボディカバー[O]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 screw [N] and trim clip (long) [B] and remove right body cover [O].



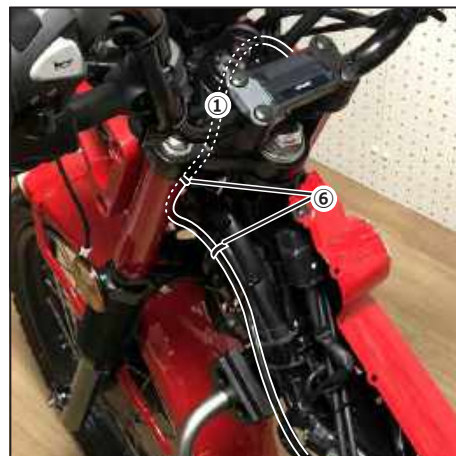
■⑩アッパーホルダーのポンチマークを前方向向け、純正ソケットボルト4本と純正キャップ4個[P]を再利用して取り付けます。■ポンチマーク側のボルトから締め付けます。■キースリンダーの右側にあるブレーキスイッチコードのガイドに①メーターコードを通します。■With punch mark facing forward, reuse 4x genuine socket bolts [P] to attach. ■Tighten bolt on punch mark side first.



■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。

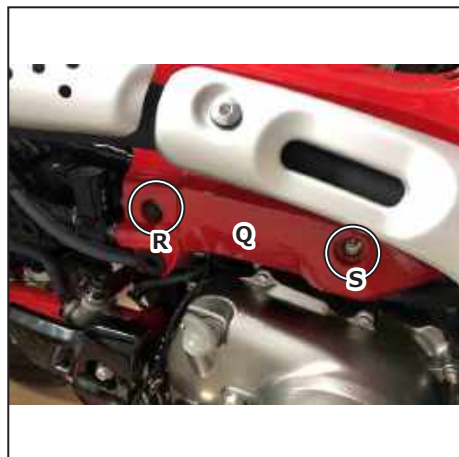
■パネルに水がたまるのを防ぐために、水平より10度以上傾けて固定してください。

■Through ⑧ Handlebar bracket to handle, and fasten screw. ■Please tilt more than 10 degrees to prevent water accumulation on panel.



■①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。■⑥結束バンドを使い、ヘッドライト側とフレーム側の2箇所①メーター本体コードをメインハーネスに固定します。■Run ① Meter wire along main harness from under top bridge to near battery. ■Using ⑥ Cable tie, fix ① Meter wire to main harness at two points.

CT125 (JA55・JA65)



■右メインパイプカバー[Q]のクランクケース上の2本のスクリュー[R][S]を外します。

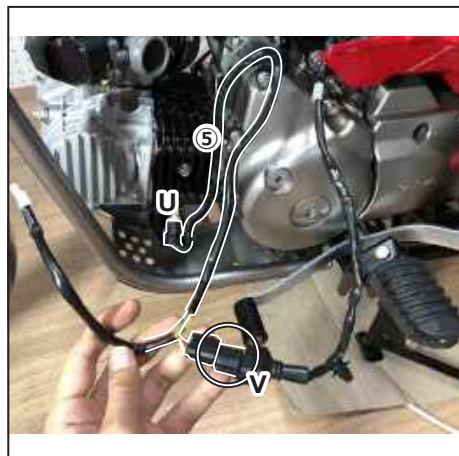
※カバーを少し浮かせて作業し易くします。カバーを完全に外すと作業性がさらに良くなりますが、マフラー一式を外す必要があるため、省略します。

■Remove 2x screws [R][S] of right main pipe cover [Q].



■レギュレートレクチファイアの固定ボルト[T]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 [T] of regulate rectifier.

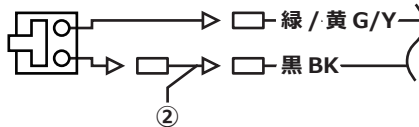


■⑤センサーサブコードを純正温度センサー[U]に接続し、純正ハーネスと同様に左クランクケースカバーに添わせませす。■⑤センサーサブコードと純正コネクター[V]を接続します。

Connect ⑤ Sensor sub wire to temp sensor [U] and attach it to left crankcase cover in same way as genuine harness. Connect ⑤ Sensor sub wire and genuine connector [V].

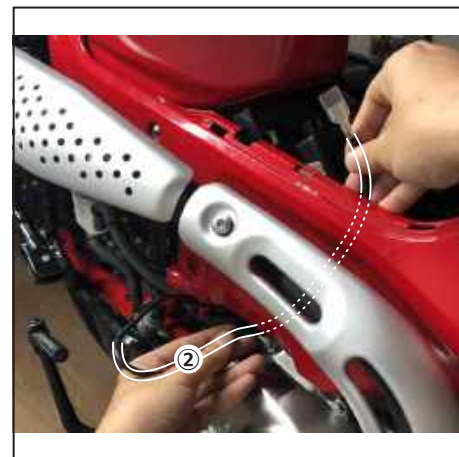


リアブレーキスイッチ
Rear brake switch



■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 ② Power wire between the positive side of rear brake switch cord (The color of main harness side is Black).



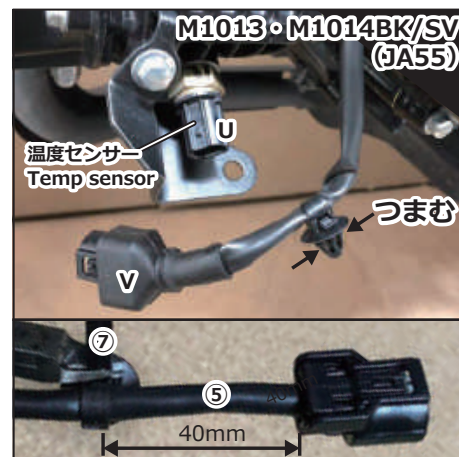
■フレームとの隙間を少し広げて、右メインパイプカバーの内側に下から②電源コードを通します。

■Widen the gap with the frame a little, and pass the ② Power wire from below inside the right main pipe cover.



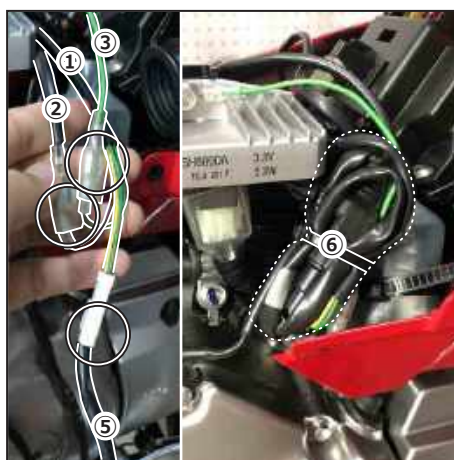
■シリンダーヘッドの左下にある純正温度センサー[U]のコネクター[V]を外します。

■Unplug connector [V] of genuine temp sensor [U] at bottom left of cylinder head.



■シリンダーの左下にある純正温度センサー[U]のコネクター[V]およびクリップを外します。■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⑦クリップ付き結束バンドを取り付けます。

■Unplug connector of genuine temp sensor at bottom left of cylinder. ■Attach ⑦ Cable ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.



■①メーター本体コードを下記の通り接続します。
・黒コードを②電源コードに・緑コードを③アースコードに・白コネクターを⑤センサーサブコードに

■⑥結束バンドでコードを束ね、画像の位置に収めます。

■Connect ① Meter wires as shown

・Black wire to ② Power wire・Green wire to ③ Ground wire・White connector to ⑤ Sensor sub wire

■Use ⑥ Cable tie to bundle wires and place them at image position.

温度プログラムの切替 Switching Temp-program type

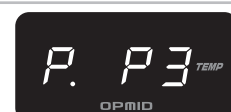
切替方法はP2
各設定値の詳細はP11
Switching method is P2
Details on each setting is P11

CT125 (JA55)
M1013
M1014BK/SV



選択肢 : P. P0, P1, P2
Choices: P. P0, P1, P2

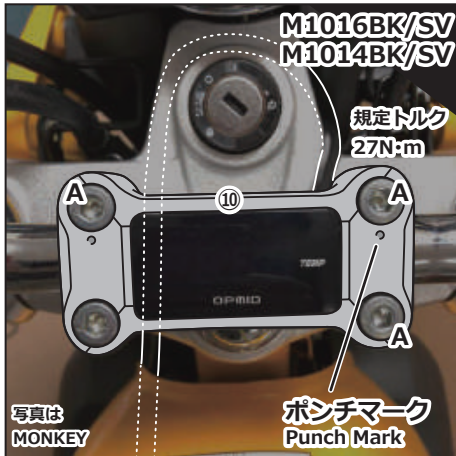
CT125 (JA65)
M1015
M1016BK/SV



選択肢 : P. P3 のみ
Choice: P. P3 only

■キーを回すと、まず電圧計を表示してから温度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。■逆の手順で組み立てます。

■When turning key, first voltage is displayed and then temp is switched. ■Confirm that temp close to outside temp is displayed. ■Reassemble in reverse order.



■⑩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本と純正キャップ4個[A]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。■キーシリンダーの前方にコードを回し、メインハーネスに沿わせます。

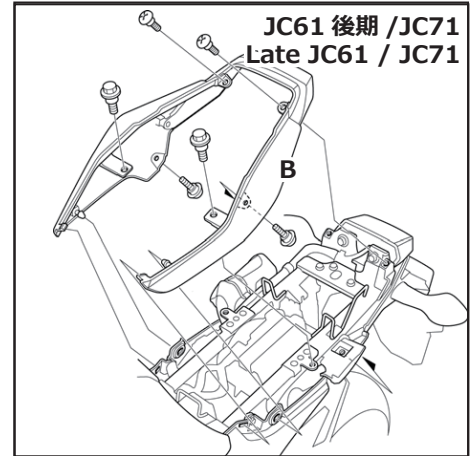
■With punch mark facing forward, reuse 4x genuine socket bolts [A] to attach. ■Tighten bolt on punch mark side first.



■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.

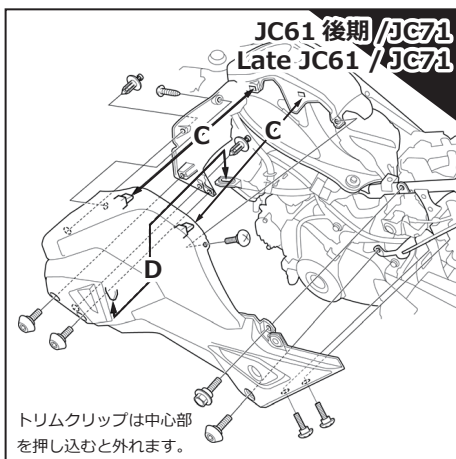


■シートを外します。

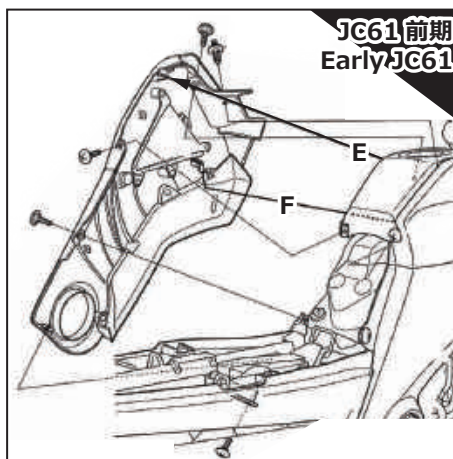
■6本のスクリーをを外し、テールカバー[B]を外します。

■Remove seat.

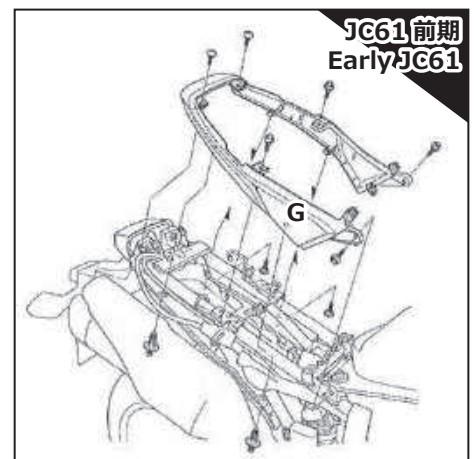
■Remove 6x screws and remove tail cover [C].



■スクリー8本とトリムクリップ2本を外します。■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[C]を慎重に引き抜きます。■シュラウド全体を上リリーナーケースのからシュラウド内側のボス[D]を上方に引き抜きます。■同様に右側のシュラウドも外します。■Remove 8x screws and 2x trim clips and remove shroud. Also remove right side shroud.



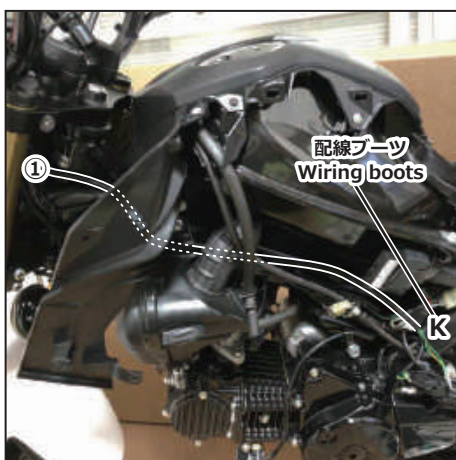
■シートとスクリー4本とトリムクリップ1本を外します。■フューエルタンクカバーに差し込まれているシュラウド上部[E]を慎重に引き抜きます。■シュラウド全体を上を持ち上げながらエアクリナーからシュラウド内側のボス[F]を上方に引き抜きます。同様に右のシュラウドも外します。■Remove seat. Remove 4x screws and 1x trim clip and remove shroud. Also remove right side shroud.



■スクリー8本とトリムクリップ2本を取り外し、テールカバー[G]を外します。

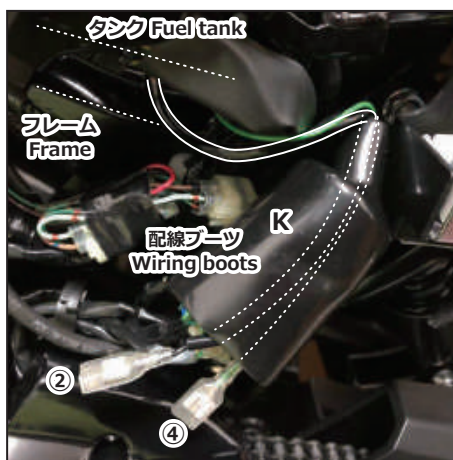
■Remove 8x screws and 2x trim clip and remove tail cover [G].

JC92は外装を取り外し易くなっていますので、説明を省略させていただきます。The cowl of JC92 is easy to remove, so omit explanation



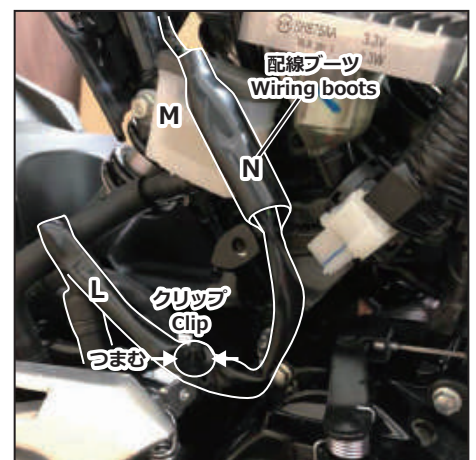
■①メーター本体コードをフロントフォークの内側から配線ブーツ[H]の辺りまで、メインハーネスに沿わせていきます。

■Keep ① Thermometer wire along main harness to wiring boot [K].



■②電源コードと④アースコード(400mm)を配線ブーツ[K]に通し、タンクとフレームの間から車体右側に回します。※ブーツ[K]の内側を水で少し濡らすと通し易くなります。

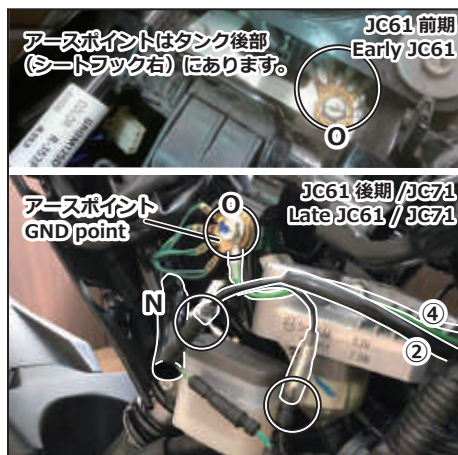
■Pass ② Power wire and ④ GND wire (400mm) through wiring boot [K] and turn it to right side of motorcycle from between fuel tank and frame.



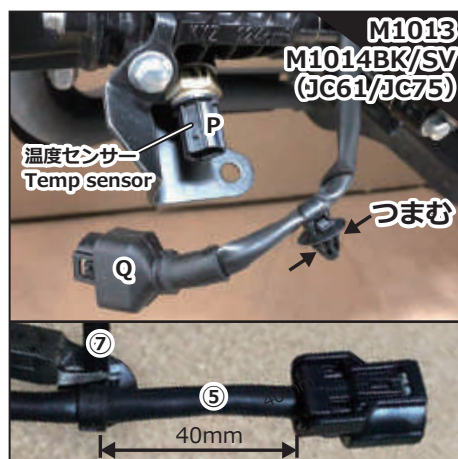
■リアブレーキスイッチコード[L]のクリップを外し、フルードタンク[M]の裏から配線ブーツ[N]ごと引っ張り出します。

■Pull out rear brake switch wire [L] with wiring boot [N] from behind fluid tank [M].

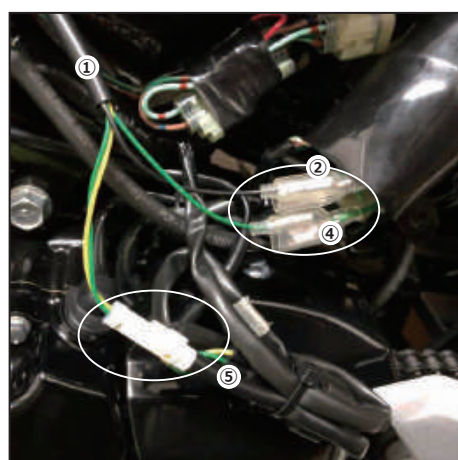
GROM MSX (JC61・JC75・JC92)



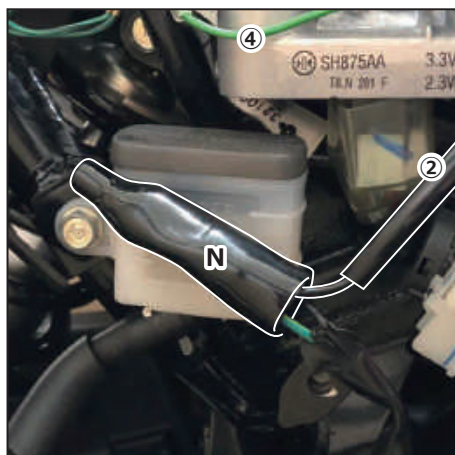
- 配線ブーツ[N]を上にはずらし②電源コードをリアブレーキスイッチの黒コードの接続端子間に割り込ませます。
- ④アースコード (400mm) をアースポイント[O]に共締めします。
- Insert ② Power wire between connecting terminals of Black wire of rear brake switch.
- Attach ④ GND cord to GND point [O].



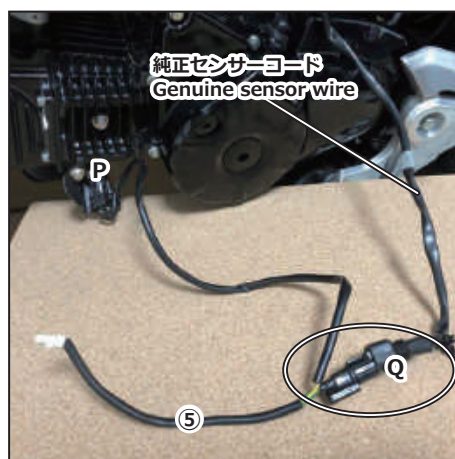
- シリンダーの左下にある純正温度センサー[P]のコンネクター[Q]とクリップを外します。
- ⑤センサーサブコードの大きなコンネクターから40mmの位置に⑦クリップ付き結束バンドを取り付けます。
- Unplug connector [Q] of genuine temp sensor [P] at bottom left of cylinder. ■ Attach ⑦ Cable ties w/clip to 40mm position from ⑤ Sensor sub wire's connector.



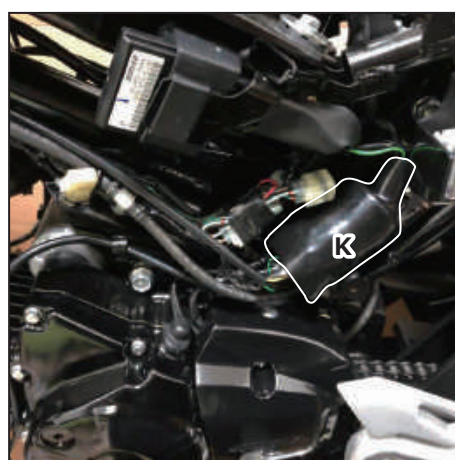
- ①メーター本体コードを下記の通り接続します。
- ・黒コードを②電源コードに
- ・緑コードを④アースコードに
- ・白コネクターを⑤センサーサブコードに
- Connect ① Thermometer wires as shown
- ・Black wire to ② Power wire
- ・Green wire to ④ Ground wire
- ・White connector to ⑤ Sensor sub wire



- 接続したコードを配線ブーツ[N]に押し込みます。ブーツ[N]の内側を水で少し濡らすと押し込みやすくなります。
- リ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 [N]. Wetting inside of boot [N] with water makes it easy to push.



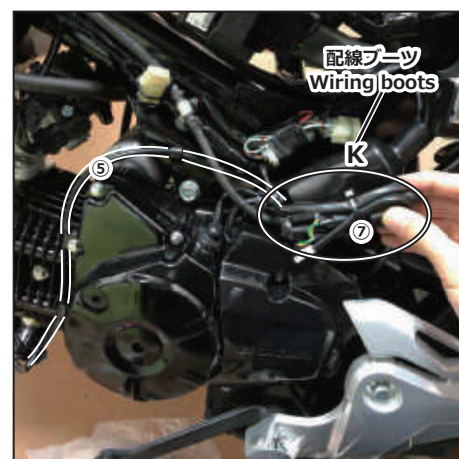
- ⑤センサーサブコードを純正温度センサー[P]に接続します。
- ⑤センサーサブコードと純正コネクター[Q]を接続します。
- Connect ⑤ Sensor sub wire to temp sensor [P]
- Connect ⑤ Sensor sub wire and genuine connector [Q].



- 接続したコードを配線ブーツ[K]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 boot [K] with water makes it easy to push.



- シリンダーヘッドの左下にある純正温度センサー[O]のコネクター[P]を外します。
- Unplug connector [P] of genuine temp sensor [O] at bottom left of cylinder head.



- 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[K]の位置で、⑥結束バンドを使い純正センサーコードを束ねます。
- Pass ⑤ Sensor sub wire through the same path as genuine sensor wire. ■ At the same position as Wiring boots [K], Bundle sensor wire using ⑥ Cable ties.

温度プログラムの切替 Switching Temp-program type	切替方法はP2 各設定値の詳細はP11 Switching method is P2 Details on each setting is P11
GROM/MSX (JC61/JC75) M1013 M1014BK/SV	 選択肢 : P. P0, P1, P2 Choices: P. P0, P1, P2
GROM/MSX (JC92) M1015 M1016BK/SV	 選択肢 : P. P3 のみ Choice: P. P3 only

- キーを回すと、まず電圧計を表示してから温度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。
- 逆の手順で組み立てます。
- When turning key, first voltage is displayed and then temp is switched. ■ Confirm that temp close to outside temp is displayed. ■ Reassemble in reverse order.

温度計プログラムの種類について About the types of thermometer programs

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.

M1013・M1014BK/SV

MONKEY (JB02)・CT125 (JA55)・GROM/MSX(JC61/JC71)

P. P0

P. P0

純正温度センサーの測定した温度で、診断機 (OBD2 ツール) で読み出す数値と同じ値になります。ただし、純正温度センサーが金属製かつシリンダーにねじ込み固定されている都合上、シリンダー自体の熱の影響があります。

参考値) 気温 20℃付近・ノーマルエンジン。平坦な舗装路

●モンキー 125・グロム: 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 はオイル全量がモンキー 125 よりも約 20%少ないことと遠心クラッチの摩擦熱等の理由で平均値が 15℃ほど高い結果が出ています。変化の幅も大きいので、高温警告灯の設定値は高め (145℃程度) に設定してください。

This temp is same value as read by OBD2 tool. However, since genuine temp sensor is made of metal and screwed into cylinder, it is affected by the heat of the cylinder itself.

Reference) Around air 20℃, normal engine. flat paved road

●Monkey 125・Grom: 110-115℃ while running, 120-125℃ while Stopped

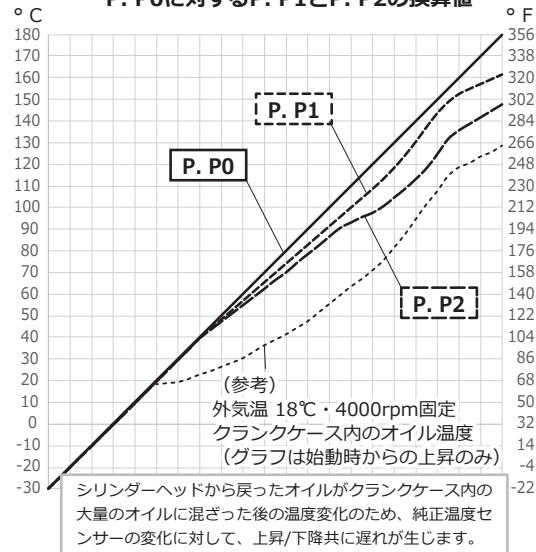
●CT125: 125-130℃ while running, 135-140℃ while Stopped

"Stopped" is a value for waiting at a traffic light, and increases the longer stopped. The temp also rises under high loads and slow speeds, such as on mountain passes and steep uphill slopes.

The average temp of CT125 is about 15℃ higher due to the fact that total amount of oil is about 20% less than Monkey 125.

Since the range of change is large, please set the high temperature warning light setting to a high value (approx. 145℃).

P. P0に対するP. P1とP. P2の換算値



P. P1

P. P1

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. P0 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。

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. P2

P. P2

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 独自の推測換算値。シリンダーヘッドから戻るオイルがクランクケース内に入る直前の温度を狙っていますので、どのよう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。

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.

M1015・M1016BK/SV

MONKEY (JB03)・DAX125 (JB04)・CT125 (JA65)・GROM/MSX(JC92)

P. P3

P. P3

純正温度センサーの測定した温度で、診断機 (OBD2 ツール) で読み出す数値と同じ値になります。

参考値) 気温 20℃付近・ノーマルエンジン。平坦な舗装路

●モンキー 125: 走行中は 110 ~ 115℃、停車中 120 ~ 125℃ ●ダックス 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。ダックス 125 と CT125 はオイル全量がモンキー 125 よりも約 20%少ないことと遠心クラッチの摩擦熱等の理由で平均値が 15℃ほど高い結果が出ています。変化の幅も大きいので、高温警告灯の設定値は高め (145℃程度) に設定してください。

This temp is same value as read by OBD2 tool. However, since genuine temp sensor is made of metal and screwed into cylinder, it is affected by the heat of the cylinder itself.

Reference) Around air 20℃, normal engine. flat paved road

●Monkey 125: 110-115℃ while running, 120-125℃ while Stopped

●DAX125・CT125: 125-130℃ while running, 135-140℃ while Stopped

"Stopped" is a value for waiting at a traffic light, and increases the longer stopped. The temp also rises under high loads and slow speeds, such as on mountain passes and steep uphill slopes.

The average temp of DAX125・CT125 is about 15℃ higher due to the fact that total amount of oil is about 20% less than Monkey 125.

Since the range of change is large, please set the high temperature warning light setting to a high value (approx. 145℃).

P. 07

P. 07

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. P0、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。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. P0, P. P1 and P. P2. The basic design of Aracer is subject to change.

