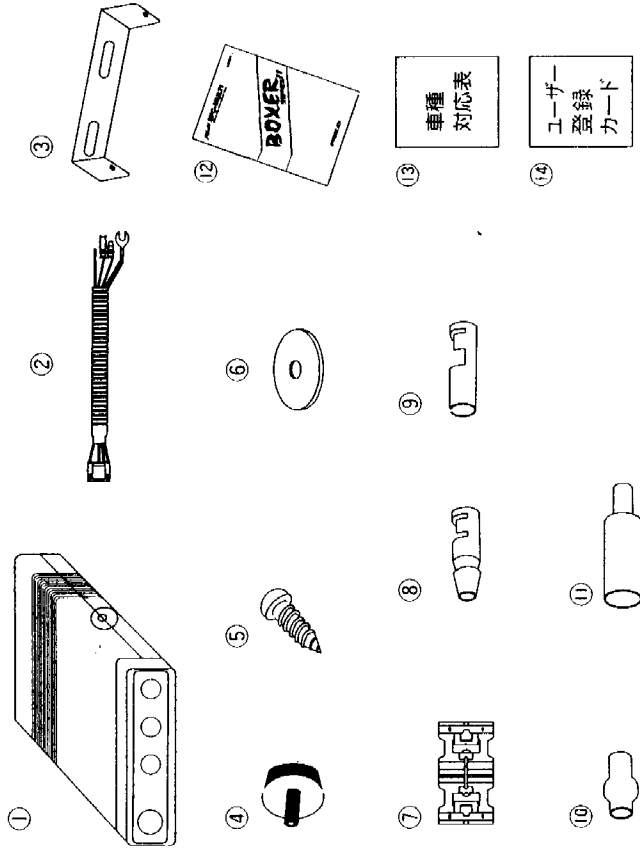


### 〈パーツ図〉



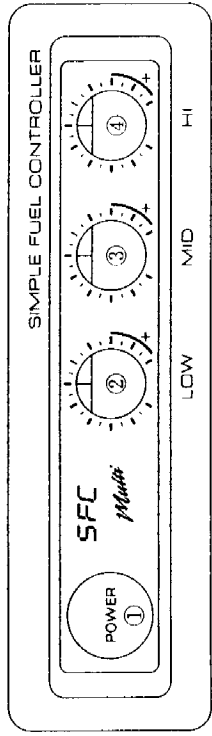
### 〈パーツリスト〉

No.	パーツ名	数	パーツ名	数
①	SFC 本体	1	ギボシ端子 オス	1
②	SFC 専用ハーネス	1	ギボシ端子 メス	1
③	SFC 取付ステー	1	ギボシスリーブ オス	1
④	コントロールユニット用ネジ	2	ギボシスリーブ メス	1
⑤	ステー用タッピングネジ	2	取扱説明書	1
⑥	ケースラバー	2	車種対応表	1
⑦	エレクトロタップ	3	ユーザー登録カード(保証書)	1

※RB26DETT車、MR-2(SW20)には車種専用ハーネス(別売)があります。(定価3,000円)

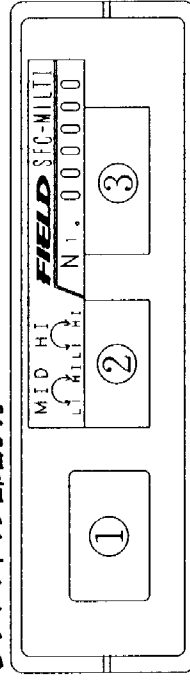
1/4

### コントロール部説明



- ① パワースイッチ(パワーLED内蔵)
  - \* ノーマル/SFC-MULTIによる増減を切り替えるスイッチです。
  - \* パワーLEDは、ノーマルで消灯、ONで点灯です。
- ② LOWゲインポリリウム(低負荷)
  - \* アイドリングからの増減幅を決めるポリリウムです。
  - \* ノーマル信号に対し-5%~+5%の間で調整可能です。
  - \* ポリリウムの点灯色が赤→センサーレベルが低負荷(LOW~MID)の時  
ポリリウムの点灯色が緑→それ以外の時
- ③ MIDゲインポリリウム
  - \* MIDスタートポイントからの増減幅を決めるポリリウムです。
  - \* LOW信号に対し-15%~+15%の間で調整可能です。
  - \* ポリリウムの点灯色が赤→センサーレベルが中負荷(MID~HI)の時  
ポリリウムの点灯色が緑→それ以外の時
- ④ HIゲインポリリウム
  - \* HIスタートポイントからの増減幅を決めるポリリウムです。
  - \* MID信号に対し-30%~+30%の間で調整可能です。
  - \* ポリリウムの点灯色が赤→センサーレベルが高負荷(HI~)の時  
ポリリウムの点灯色が緑→それ以外の時
- ※ LOW、MID、HIのポリリウムの点灯は、パワースイッチがONの時のみ点灯します。  
リミッター表示
- ※ SFC-MULTIによる燃料増量の限界がくると、LOW、MID、HIのポリリウムすべてが、赤の全点灯になります。(ブーストリミッター解除機能が働いた時もこの表示になります。)
- ⚠ 注意 この状態になった時点でSFC-MULTIによる燃料増量ができません。

### リアパネル部説明



- ① メインコネクター
  - \* SFC-MULTI専用ハーネスを取り付けます。
- ② スタートポイントトリマー
  - \* MID、HIのスタートポイントを変更する事が出来ます。
  - \* メーカー、車種ごとに設定が違いますので別紙の車種対応表を参照して設定を行って下さい。
- ③ リミッター設定スイッチ(デッドストップスイッチ)
  - \* センサー出力のMAX値を設定します。
  - \* メーカー、車種ごとに設定が違いますので別紙の車種対応表を参照して必ず設定を行って下さい。
- ⚠ 警告 出荷時の設定はスタートポイントトリマー、車種別設定スイッチ共NISSANの設定になっていますが、とくに、リミッター設定スイッチの設定を間違えるとエンジン破損の可能性もありますので、必ず設定を確認して下さい。

2/4

# 車種設定

車種対応表(別紙)を参照して、必ず**作動確認**の前に以下の設定を行って下さい。

- ① スタートポイントトリマラーの設定
- ② 車種別設定スイッチの位置
- ③ LOW、MID、HIのゲインボリュームをセンターの位置にして下さい。

# 作動確認

- ① パワースイッチをOFFの状態状態でエンジンを始動し暖機を行って下さい。  
\* エンジンチェックランプ等が点灯していない事や、エンジンの調子に変わりがない事を確認して下さい。
- ② SFC-MULTIのパワースイッチをONにしパワーLEDが点灯することを確認して下さい。
- ③ アイドリング状態でLOWゲインボリュームが赤色に点灯(MID、HIは緑に点灯)しているのを確認して下さい。
- ④ 空吹かして、アクセルを少し強めに開けた時にLOW→MID(→HI)と、赤色の点灯が移動する事を確認して下さい。
- ⑤ 乗走行をして、アクセルを踏んで負荷が重たいほど(高いほど)赤色の点灯が右に移るのを確認して下さい。
- ⑥ エンジンを止め、キーをOFFにして本製品の電源が切れるのを確認して下さい。  
\* 赤色に点灯しているボリュームはその時のセンサーレベルとなります。

**⚠ 注意** 一部の車種でIG電源の配線をして、電源が切れない車種があります。もういちど配線の場所を確認し、配線があっているような症状の場合は、ターボ・タイマー等のIG電源から配線を取り直して下さい。

# ロジェト・ターボ車のブーストリミッター解除

- ⚠ **注意** ブーストリミッターの解除はブーストカットが動いてから設定して下さい。
- ⚠ **注意** チューニングコンピュータでブーストリミッターの解除をしている場合は設定しないで下さい。

設定については、別紙の車種対応表をご覧になり、このSFC-MULTIに適合する車種が一致するもののみ設定を行って下さい。

- ⚠ **警告** 設定を間違えるとエンジン破損の恐れもあります。
- ⚠ **注意** パワースイッチがOFFの時はブーストリミッター解除機能は動きません。

# 配線方法

\* コンピューター位置、及び配線図は車種対応表(別紙)を参照して下さい。

**⚠ 注意** 配線のショート等によるコンピューターの内部回路破損やSFC本体の破損を防ぐ為、配線を行うときは必ずバッテリーのマイナス端子を外してから作業を行って下さい。

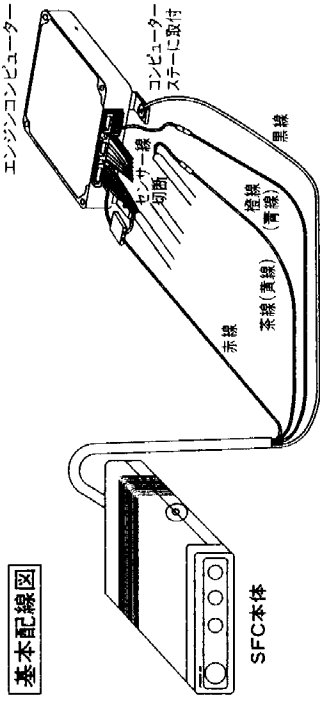
- ① コンネクターを開けて、バッテリーのマイナス端子を外して下さい。
- ② コンピューターの取付位置を確認した後に、内張り等を外しコンピューターに接続してあるノーマルハーネスに配線して下さい。(下図参照)

・ 赤線はIG電源線ですのでピン配図のIG電源の位置にエレクトロタップにて接続して下さい。

・ 端子付きの黒線はアース線ですので、ボディアースのとれるコンピュタースター等と共に共締めして下さい。

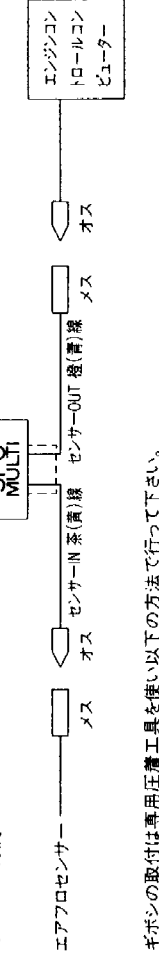
**⚠ 注意** アースが確実にとれていないと誤動作を起こす原因となります。  
・ 茶線、橙線(黄線、青線)はコンピューターのセンサー信号線を切断し、センサー側に茶線(黄線)、コンピュター側に橙線(青線)を、ギボシまたはエレクトロタップで接続して下さい。

**⚠ 注意** センサー信号線は接触不良等を防ぐため、付属のギボシ端子による配線をおすすめいたします。エレクトロタップで配線をしなければならぬ場合は、圧着済みのギボシはカットして下さい。

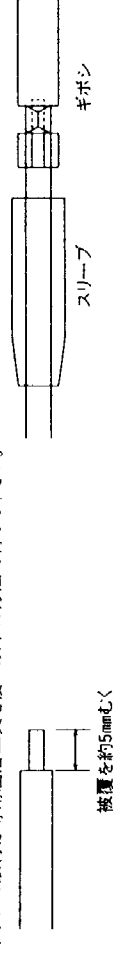


※ギボシ端子で配線をする場合は以下の方法で行って下さい。

## ギボシの順序



ギボシの取付は専用圧着工具を使い以下の方法で行って下さい。



**⚠ 注意** 配線する際はエレクトロタップの接触不良、配線ミスのないよう注意して行って下さい。接触不良、配線ミス等があるとエンジン不調の原因となります。

- ③ 配線が完了したらバッテリーのマイナス端子を取り付け、作動確認に従って下さい。
- ④ 作動確認が正常ならば室内を復元し本体を確実に固定して下さい。

**⚠ 警告** 本体を固定する際に、直射日光などが当たる所やヒータの吹き出し口を避け、スリット部を塞がない様、取り付けて下さい。

## セッティングについて

通常、ノーマルコンピューターは排気ガス規制と、燃費の関係、又、エンジンの耐久性等を考慮してある為にエンジンに最適な状態には設定されていません。更にエアクリナー、マフラー等の交換によってもエンジンの調子は変化してきます。そこで本来の性能を発揮させる為にSFCでセッティングを行います。

尚、セッティングを行う際にフィーリングのチェックと共に空燃比モニター（当社発売予定）排気温度計等を含わせて使用するとよりスムーズに行えます。一般的には燃料を適度に濃くすると、トルクが出るようになりますが、濃すぎると回転の上がりが重くなります。又、燃料を若干、薄くすると回転の上がりが軽くなりますが、薄すぎるとトルク感がなくなってしまう、場合によってはノッキングが起きるので注意が必要です。

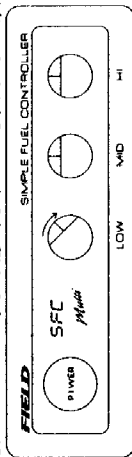
メーター等がある場合、目安として最高負荷時にNA車で空燃比12～13位、排気温度850℃以下にターボ車で空燃比10～11位、タービン前排気温度880℃以下が理想的でしょう。

セッティングに入る前に、あらかじめLOW、MID、HIの負荷域を知るため各GAINポリリウムはセッティングにして、実際に走ってみて、負荷域と各GAINポリリウム点灯の感覚をつかんでおくこととセッティングの目安になります。

\* 空燃比とは空気と燃料の比率を表した数値で大きいほど燃料が薄く、小さいほど燃料が濃いことを表します。

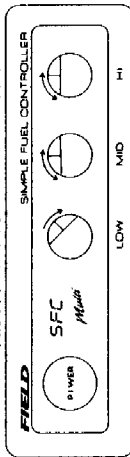
## タイプ別セッティング

1. アクセルに対して全域でトルクを出したい場合



LOWゲインポリリウムをプラス側へ回していきフィーリングのチェックを行って下さい。

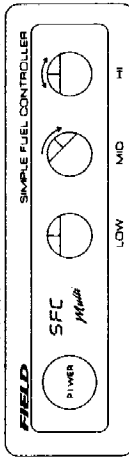
2. アクセル低負荷域 (LOWポイント点灯域) でトルクを出したい場合



LOWゲインポリリウムをプラス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* アクセルONのフィーリングは良くなりますが全域に増量するため回転の上がりが重くなる場合がありますが、MIDゲインポリリウム、HIゲインポリリウムで調整して下さい。

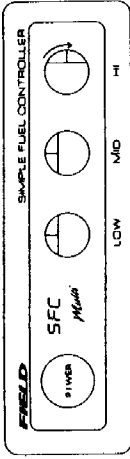
3. アクセル中負荷域以上 (MIDポイント点灯域) でトルクを出したい場合



MIDゲインポリリウムをプラス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* LOWゲインポイントの関係で、軽負荷時のフィーリングには変化有りませんが中負荷域から増量されるため、HIポイントにかけて回転の上がりが重くなる場合があります。HIゲインポリリウムにて調整して下さい。

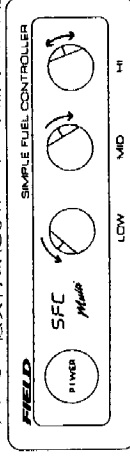
4. アクセルの高負荷域でフィーリングを上げたい場合



HIゲインポリリウムをプラス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* LOWゲインポイントとMIDポイントの関係で、低負荷域から中負荷域のフィーリングには変化有りませんが、単種によってHIゲインポリリウムがマイナス側使用したほうが高回転域の伸びが良い場合がありますが、ノッキング等が発生する場合がありますから十分に注意してセッティングを行って下さい。

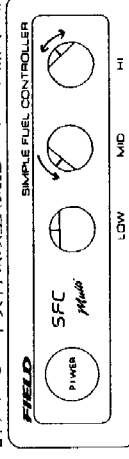
1. アクセルに対して全域で軽いフィーリングにしたい時及び、アクセル低負荷域 (LOWポイント点灯域) で軽いフィーリングにしたいとき



LOWゲインポリリウムをマイナス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* アクセルONのフィーリングは良くなりますが全域に減量するため回転は弱くなりますが、高回転域でノッキングが出ることがあります。ノッキングに注意しながらMIDゲインポリリウムHIゲインポリリウムをプラス側へ回してフィーリングの良い位置で使用して下さい。

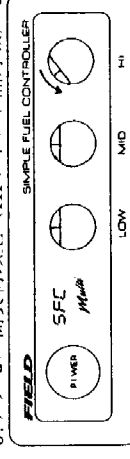
2. アクセル中負荷域以上 (MIDポイント点灯域) で軽いフィーリングにしたいとき



MIDゲインポリリウムをマイナス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* LOWゲインポイントの関係で軽負荷時のフィーリングには変化有りませんが中負荷域から減量するため、高回転域でノッキングが出ることがあります。ノッキングに注意しながらHIゲインポリリウムをプラス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

3. アクセル高負荷以上 (HIポイント点灯域) で軽いフィーリングにしたいとき



HIゲインポリリウムをマイナス側へ回していきフィーリングの良い位置で使用して下さい。

\* LOWゲインポイントとMIDポイントの関係で低負荷域から中負荷域のフィーリングには変化有りませんが、高回転域から減量されるため、高回転域でノッキングが出る場合があります。ノッキングに注意しながらHIゲインポリリウムのセッティングを行って下さい。

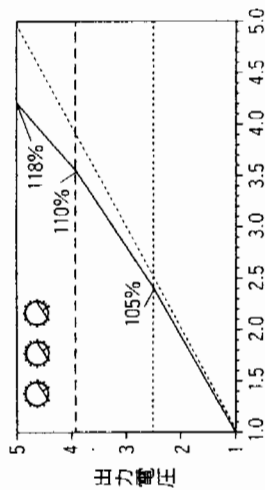
**△ 警告** ノッキングやフィーリングダウンのまま走行すると、エンジンを破損する場合がありますので十分に注意してセッティングを行って下さい。

# ボリュウム設定別出力電圧グラフ、インジェクター噴射率

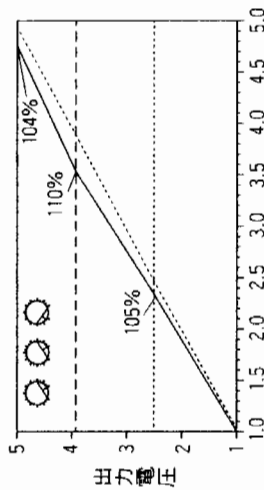
インジェクター噴射率はノーマル電圧が100%に対してのインジェクター増減噴射率です。

## 下記グラフ条件

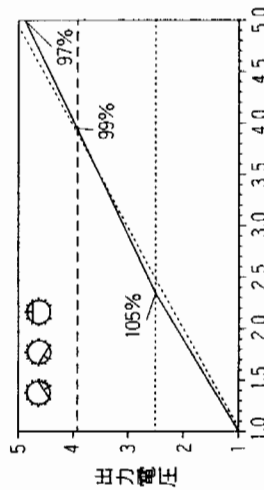
MIDスタートポイントトリマー位置 5 2.6V  
 HIスタートポイントトリマー位置 7 4.0V  
 リミッターポイント 6番ピンON 5.1V



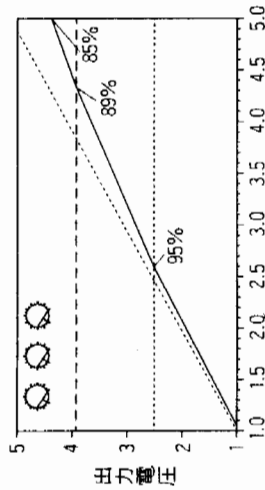
—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START



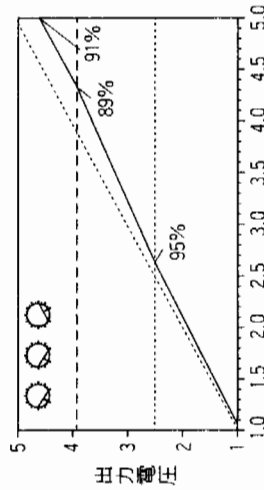
—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START



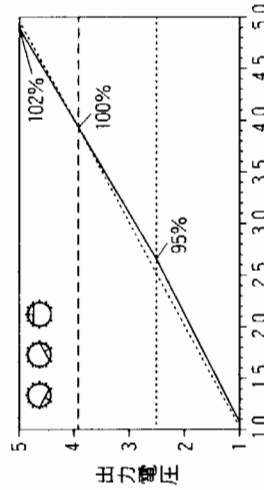
—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START



—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START



—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START



—MULTI出力...ノーマル出力...MID START --HI START

# トラブルシューティング

本体の異常、と思われる前に以下の事を確認して下さい。

症状	原因	処置
エンジンチェックランプが点灯してしまう。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*指示された位置に配線が出ていますか？</li> <li>*クラランプに接触不良はないですか？</li> <li>*センサー線のIN、OUTは正しいですか？</li> </ul>	配線関係を重点に見直して下さい。 ※エレクトロタップ等、配線の接触不良が考えられますのでもう一度配線して下さい。
パワーLEDが点灯しない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*電源、アース線は確実に接続していますか？</li> <li>*ボディアアースの確認はしましたか？ コンピューターステータはボディアアースとは限らないので確かめて下さい。</li> </ul>	※エレクトロタップ等、配線の接触不良が考えられますのでもう一度配線して下さい。
パワースイッチが"OFF"の時は調子がよいが"ON"の時はエンジンが、かからずエンジンが、かからなかつたり、チェックランプが点灯して調子が悪い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*パワースイッチが"OFF"の時は普通にエンジンがかかるといふ場合は大抵センサー線のIN、OUTが逆に配線されている可能性があります。</li> </ul>	センサー線のIN・OUTを重点に配線を見直して下さい。
ブーストリミッターが動く。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*デューティの設定が適切か？ (SW6 → ON) の設定になっていませんか？</li> <li>*機種対応表にある機種設定デューティの設定を行いましたか？</li> <li>*ゲインボリュームを必要以上にアラス側に回すと、ブーストカットが入りやすくなります。(特に日産CA系やR31RB等)</li> </ul>	デューティの設定を再確認して下さい。又、各ゲインボリュームを戻す方向でリセットインジグして下さい。
ノッキング、異常、エンジンが吹けない場合がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*ゲインボリュームは適正な位置で使用していますか？</li> <li>*アラグは適正な熱値を使用していますか？</li> </ul>	SFCのリセッティングまたは、エアフロ、クリナー、アラグ等のメンテナンスを行って下さい。
アイドリング付近の回転が落ち込んでしまう。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*ニッサン等の、ホットワイヤ式センサーの場合、センサーが敏感で吸入効率の高いクリナーを入れるとセンサーの汚れが早まります。この状態で、燃料調整を行うと特にアイドリング付近に影響がでます。</li> </ul>	SFCのリセッティングまたは、エアフロ、クリナー、アラグ等のメンテナンスを行って下さい。
燃費が悪くなった。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*ゲインボリュームを必要以上にアラス側に回していませんか？</li> </ul>	SFCのリセッティングまたは、エアフロ、クリナー、アラグ等のメンテナンスを行って下さい。
燃料増量がされていない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>*リミッター表示になっていませんか？ (赤の全点灯→増量限界表示)</li> <li>*デューティをリミッターカットの設定にすると、燃料の増量ポイントが低くなりそれ以上の増量はSFCでは出来ません。</li> </ul>	当社の BOXER ROMにて燃料の噴射量を拡大させる事が出来ます。

4/4