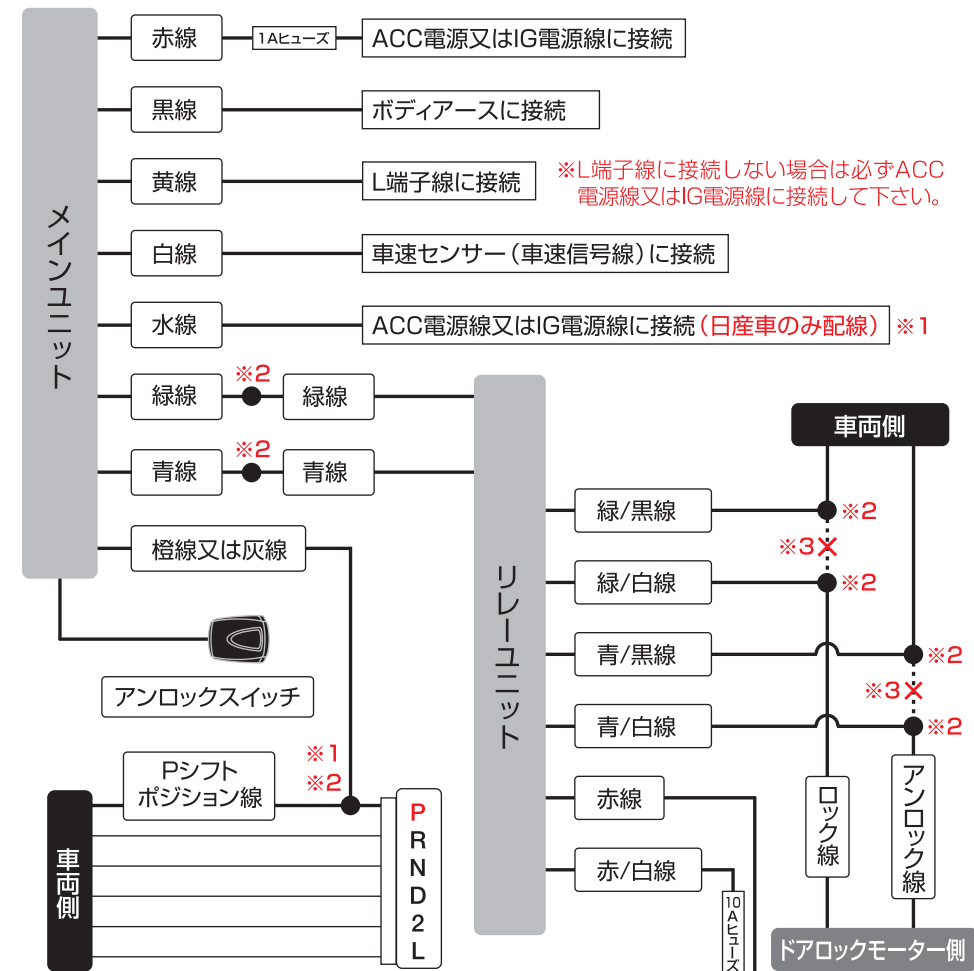


特許出願中 **車速感应式 ドアロックシステム** (SDL-110)

ドアロックした時に0Vから+12Vに変化、ドアアンロックした時に0Vから+12Vに変化する場合にプラス制御車です。
各配線を探し出す時は必ずサーキットテスターをご使用下さい。
配線後及び使用しない線は必ずビニールテープ等で絶縁処理を行って下さい。

取付概要図 **プラス制御車**

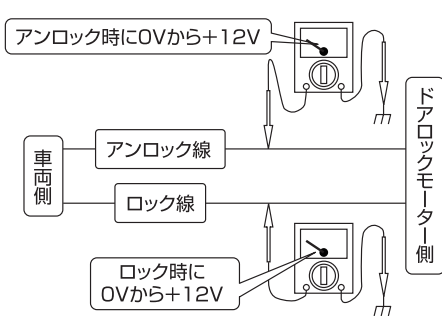
下図はドアロックした時に0Vから+12Vに変化、ドアアンロックした時に0Vから+12Vに変化する場合の取付概要図です。



制御によって配線が異なります。シフトポジションをPレンジからPレンジ以外に変更した時、+12V→0Vならば橙線、0V→+12Vならば灰線を接続

- ※1 配線を行わない線は必ず絶縁処理を行って下さい。
- ※2 ●の部分は配線後、必ず絶縁処理を行って下さい。
- ※3 ×の部分は線を切断し、それぞれ配線を行った後、必ず絶縁処理を行って下さい。

1 ドアロック・アンロック線の接続 (緑・青・緑/黒・緑/白・青/黒・青/白線)



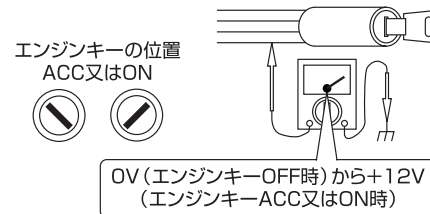
必ずドアロックモーターと車両間の線から配線を行って下さい。

- メインユニットの緑線と青線をリレーユニットの緑線と青線にそれぞれ接続します。
- 車両のドアロック線 (ドアをロックした時に0Vから+12V※に変化する線) をサーキットテスターで探し出し、切断します。切断したドアロック線の車両側にリレーユニットの緑/黒線を接続、ドアロックモーター側にリレーユニットの緑/白線を接続します。
- 車両のドアアンロック線 (ドアをアンロックした時に0Vから+12V※に変化する線) をサーキットテスターで探し出し、切断します。切断したドアアンロック線の車両側にリレーユニットの青/黒線を接続、ドアロックモーター側にリレーユニットの青/白線を接続します。

※モーターの駆動時間が一瞬の為サーキットテスターの針が+5V程しか振らない場合があります。

2 電源線の接続 (赤線×2・赤/白線)

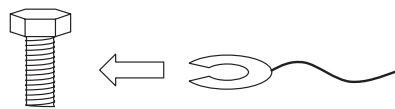
例) キーシリンダーから配線する場合



- 車両のACC電源線 (エンジンキーの位置がOFF時に0V、ACC時に+12Vが出力している線) 又は、IG電源線 (エンジンキーの位置がOFF時に0V、ON時に+12Vが出力している線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの赤線を接続します。同じ様にリレーユニットの赤線と赤/白線も接続します。(リレーユニットの赤線と赤/白線は2本まとめて配線されても問題ありません。この場合、必ず末端をまとめて配線を行って下さい。)

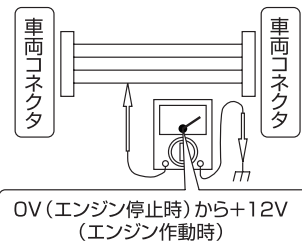
3 ボディアースの接続 (黒線)

例) 車両の塗装されていないボルトに固定する場合



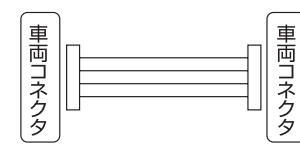
- メインユニットの黒線をボディアースに接続します。

4 L端子の接続 (黄線)



- 車両のL端子線 (エンジンが停止している時に0V、エンジンが作動している時に+12Vが出力されている線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの黄線を接続します。
L端子に接続しない場合は必ずACC電源線又はIG電源線に接続して下さい。接続しなかった場合、アンロックスイッチが正常に動作しなくなりますので必ず接続を行って下さい。

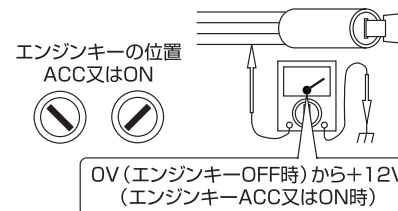
5 車速信号の接続 (白線)



- 車両の車速センサー (車速信号線) にメインユニットの白線を接続します。

6 車速信号 (日産車のみ) (水線)

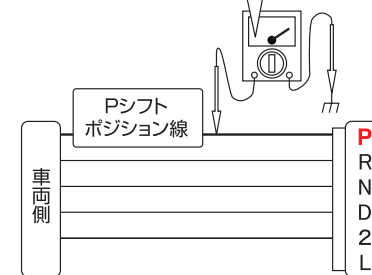
例) キーシリンダーから配線する場合



- 日産車の場合、メインユニットの水線をACC電源線又はIG電源線に接続します。日産車以外は配線の必要がありませんので必ず絶縁処理を行って下さい。
※日産車で配線しない場合は車速約30km/h～40km/hでロック、日産車以外で配線した場合は車速約7km/h～10km/hでロックしますので必ず車種に応じた配線を行って下さい。

7 Pポジションの接続 (橙線 or 灰線)

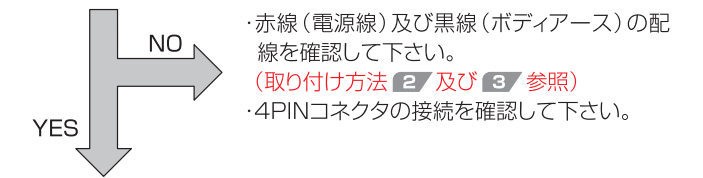
+12V (Pレンジ) から0V (Pレンジ以外) ならば橙線、0V (Pレンジ) から+12V (Pレンジ以外) ならば灰線を接続



- 車両のメーターパネル裏等からPポジション線をサーキットテスターで探し出します。制御によって配線が異なりますので必ずどちらか一方を配線して下さい。配線を間違えますと正常に動作しませんのでご注意ください。
・プラス制御の場合
シフトレバーがPポジションの位置で+12Vが出力、Pポジション以外の位置で0Vになる線にメインユニットの橙線を接続します。
・マイナス制御の場合
シフトレバーがPポジションの位置で0V、Pポジション以外の位置で+12Vが出力されている線にメインユニットの灰線を接続します。
※マニュアル車へ取り付けの場合は弊社までご相談下さい。

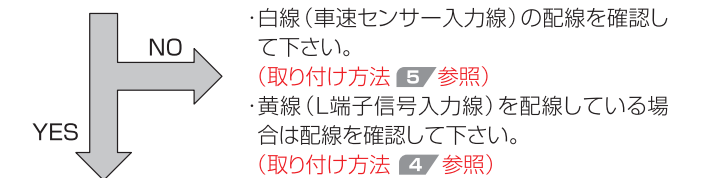
取り付け後の動作チェック

■エンジン始動時に付属のアンロックスイッチのLED (青) が点灯していますか?



Dレンジにして走行します。

■車速約15km/h～20km/hでドアロックしますか?



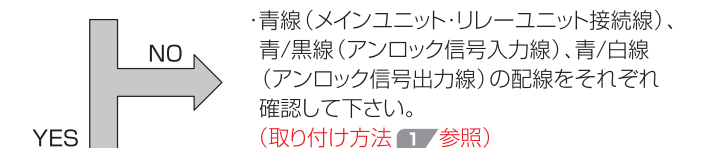
停車します。

・黄線 (L端子信号入力線) を配線していない場合は必ずL端子線、ACC電源線、IG電源線のいずれかに配線して下さい。
(取り付け方法 4 参照)
・橙線又は灰線 (Pシフトポジション信号入力線) の配線を確認して下さい。又、橙線と灰線の両方を配線されている場合は必ずどちらか一方だけを配線して下さい。
(取り付け方法 7 参照)

・約7km/h～10km/h又は、約30km/h～40km/hでドアロックする場合は水線 (車速パルス制御線) の配線方法が車両と合っていないので配線を確認して下さい。
(取り付け方法 6 参照)

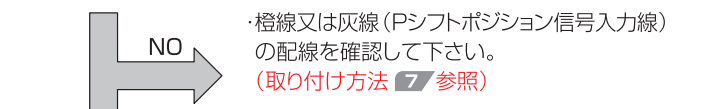
・緑線 (メインユニット・リレーユニット接続線)、緑/黒線 (ロック信号入力線)、緑/白線 (ロック信号出力線) の配線をそれぞれ確認して下さい。
(取り付け方法 1 参照)

■Dレンジのまま付属のアンロックスイッチを押しドアロックが解除しますか?



再度走行し車速ドアロック後、停車します。

■Pレンジにしてドアロックが解除されましたか?



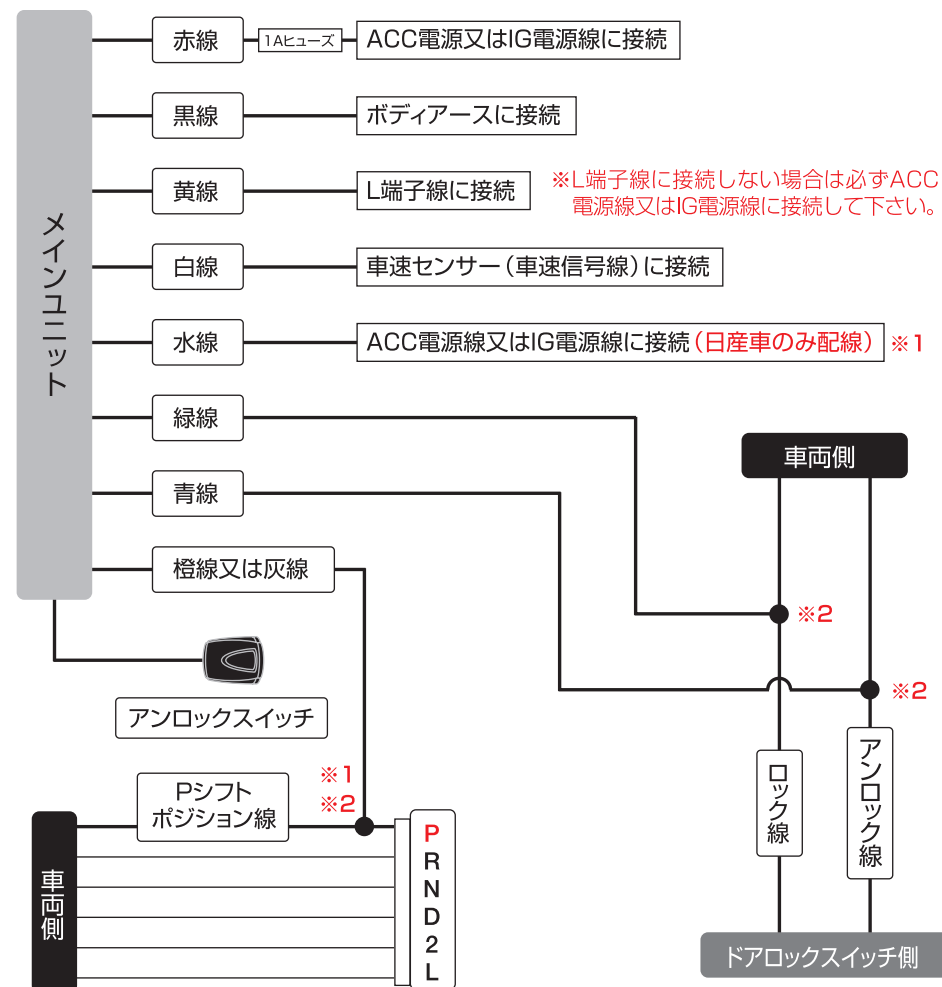
動作確認は終了です。

車速感応式 ドアロックシステム (SDL-110)

ドアロックした時に+12Vから0Vに変化、ドアアンロックした時に+12Vから0Vに変化する場合、マイナス制御車です。各配線を探し出す時は必ずサーキットテスターをご使用下さい。配線後及び使用しない線は必ずビニールテープ等で絶縁処理を行って下さい。

取付概要図 マイナス制御車

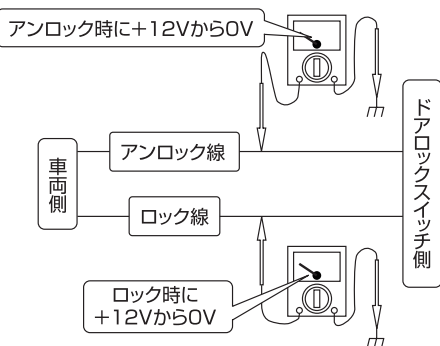
下図はドアロックした時に+12Vから0Vに変化、ドアアンロックした時に+12Vから0Vに変化する場合の取り付け概要図です。



制御によって配線が異なります。シフトポジションをPレンジからPレンジ以外に変更した時、+12V→0Vならば橙線、0V→+12Vならば灰線を接続

- ※1 配線を行わない線は必ず絶縁処理を行って下さい。
- ※2 ●の部分は配線後、必ず絶縁処理を行って下さい。

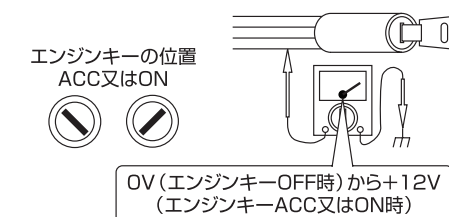
1 ドアロック・アンロック線の接続 (緑線・青線)



- 車両のドアロック線 (ドアをロックした時に+12Vから0Vに変化する線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの緑線を接続します。
- 車両のドアアンロック線 (ドアをアンロックした時に+12Vから0Vに変化する線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの青線を接続します。

2 電源線の接続 (赤線)

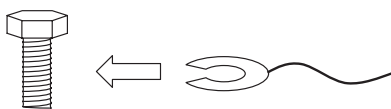
例) キーシリンダーから配線する場合



- 車両のACC電源線 (エンジンキーの位置がOFF時に0V、ACC時に+12Vが出力している線) 又は、IG電源線 (エンジンキーの位置がOFF時に0V、ON時に+12Vが出力している線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの赤線を接続します。

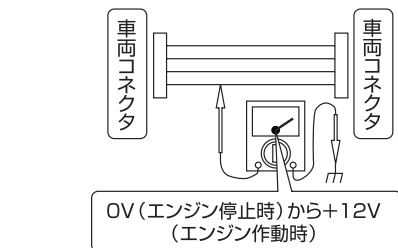
3 ボディアースの接続 (黒線)

例) 車両の塗装されていないボルトに固定する場合



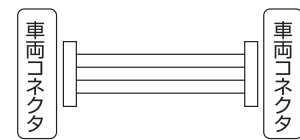
- メインユニットの黒線をボディアースに接続します。

4 L端子の接続 (黄線)



- 車両のL端子線 (エンジンが停止している時に0V、エンジンが作動している時に+12Vが出力されている線) をサーキットテスターで探し出し、メインユニットの黄線を接続します。
- L端子に接続しない場合は必ずACC電源線又はIG電源線に接続して下さい。接続しなかった場合、アンロックスイッチが正常に作動しなくなりますので必ず接続を行って下さい。

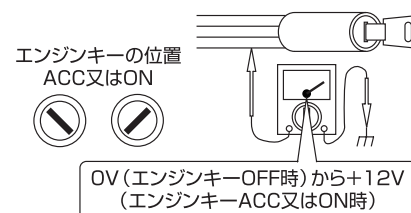
5 車速信号の接続 (白線)



- 車両の車速センサー (車速信号線) にメインユニットの白線を接続します。

6 車速信号 (日産車のみ) (水線)

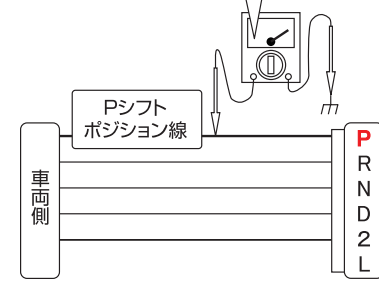
例) キーシリンダーから配線する場合



- 日産車の場合、メインユニットの水線をACC電源線又は、IG電源線に接続します。日産車以外は配線の必要がありませんので必ず絶縁処理を行って下さい。
- ※日産車で配線しない場合は車速約30km/h～40km/hでロック、日産車以外で配線した場合は車速約7km/h～10km/hでロックしますので必ず車種に応じた配線を行って下さい。

7 Pポジションの接続 (橙線 or 灰線)

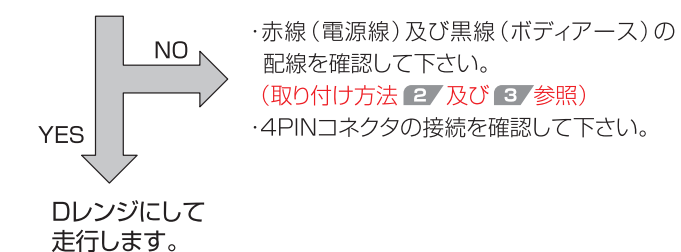
+12V (Pレンジ) から0V (Pレンジ以外) ならば橙線、0V (Pレンジ) から+12V (Pレンジ以外) ならば灰線を接続



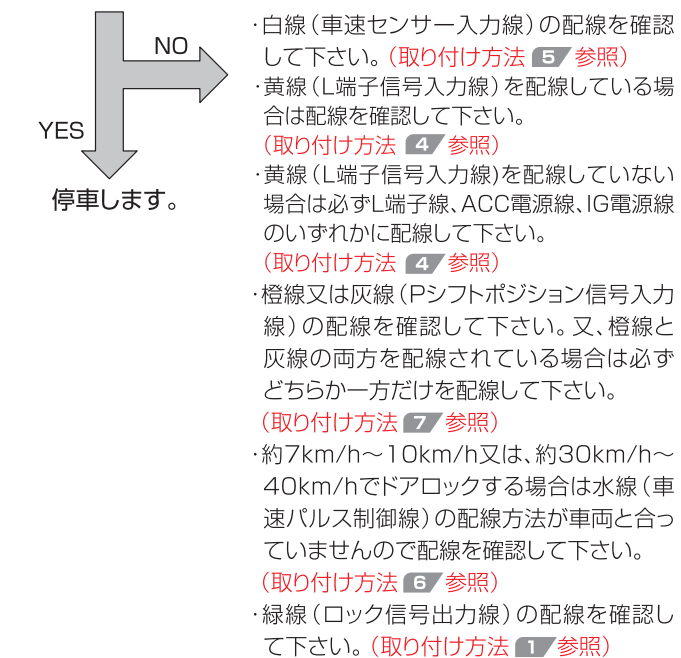
- 車両のメーターパネル裏等からPポジション線をサーキットテスターで探し出します。制御によって配線が異なりますので必ずどちらか一方を配線して下さい。配線を間違えますと正常に動作しませんのでご注意ください。
- ・プラス制御の場合
シフトレバーがPポジションの位置で+12Vが出力、Pポジション以外の位置で0Vになる線にメインユニットの橙線を接続します。
- ・マイナス制御の場合
シフトレバーがPポジションの位置で0V、Pポジション以外の位置で+12Vが出力されている線にメインユニットの灰線を接続します。
- ※マニュアル車へ取り付けする場合は弊社までご相談下さい。

取り付け後の動作チェック

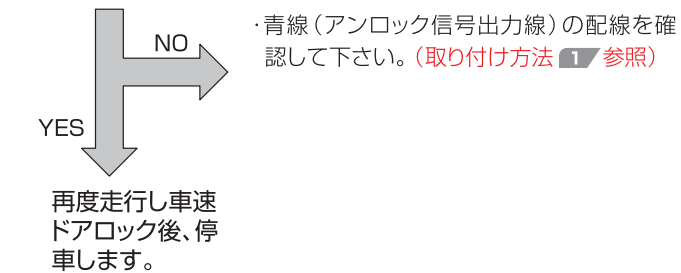
■エンジン始動時に付属のアンロックスイッチのLED (青) が点灯していますか?



■車速約15km/h～20km/hでドアロックしますか?



■Dレンジのまま付属のアンロックスイッチを押してドアロックが解除しますか?



■Pレンジにしてドアロックが解除されましたか?

