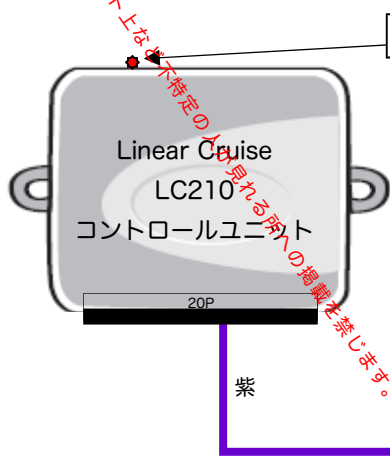




# キャンセル配線 (ATチェンジレバー編)



パイロットランプ

故障かな?と思ったら (以下の直結方法で疑似的に本体の正常確認ができます)		
配線方法	パイロットランプ	状態 (仮想)
アースへ落とす	点灯 (赤色)	キャンセル
断線 (アースから離す)	消灯	スタンバイ

※ スタンバイ = 本機クルーズコントロールが巡航開始可能な状態

キャンセル配線

## 仕組みと考え方 及び 接続説明

**説明** クルーズ中にATチェンジレバーがNレンジに入ってしまった場合でも自動でキャンセルさせるための配線です。

**取付** クルーズ中にこのキャンセル配線(紫)がアースに落ちたらキャンセルになるので下記表を参考に接続して下さい。最近ではメーターやTCUから取り出せませんが分からない場合はディーラーなどから配線図を入手してご確認下さい。

※ クルーズ = 本機クルーズコントロールで巡航すること  
 ※ TCU = トランスミッション・コンピューター

接続箇所	Nレンジ以外の時の極性	Nレンジの時の極性	リレー	接続
	断線 (0V)	⊖アース	不要	直接接続する
⊖アース	断線 (0V)	BKリレー	⊖アースに落ちるようにリレー接続する	
断線 (0V)	⊕プラス	NCリレー	⊖アースに落ちるようにリレー接続する	
⊕プラス	断線 (0V)	BKリレー	⊖アースに落ちるようにリレー接続する	

【別売】 NCリレー : NCR-12M4A / BKリレー : BKR-12M5B (12V用)  
 NCリレー : NCR-24M5A / BKリレー : BKR-24M5B (24V用) 定価 3,000円(税抜)

## キャンセル配線を行わない場合のリスク

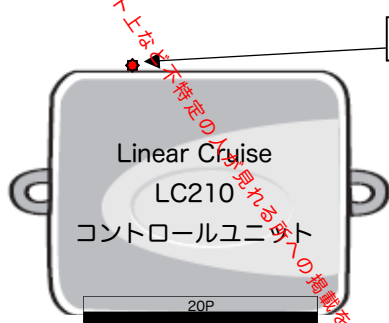
止むを得ずキャンセル機能をチェンジレバーのNレンジに連動させない場合はエンジン回転が一気に急上昇する事を予め承知下さい。 取付業者様の方はお客様へ必ず全ての内容をお伝え下さい。

- ① チェンジレバーが誤ってNレンジに入ってしまった場合はエンジン回転が一気に急上昇します。
- ② ①が起きると分かってはいてもびっくりし条件反射で直ぐにDレンジに戻してしまい回転上昇の大きなトルクが一気に伝わるのでミッションを傷めたりタイヤスリップの原因になります。
- ③ 運転手が①と②を承知し気を付けていても助手席の方が①と②をやってしまい運転手が制御できない場面も考えられます。

キャンセル配線なしで上記リスクを回避するには、先に“ブレーキキャンセル”もしくは“レバーキャンセル”をし、回転が十分に落ちた事を確認してからDレンジへ戻します。



# キャンセル配線 (MTクラッチペダル編)



パイロットランプ

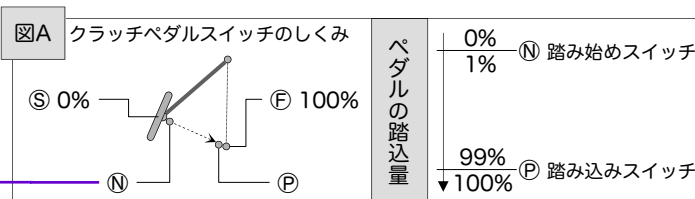
故障かな?と思ったら  
(以下の直結方法で疑似的に本体の正常確認ができます)

配線方法	パイロットランプ	状態 (仮想)
アースへ落とす	点灯 (赤色)	キャンセル
断線 (アースから離す)	消灯	スタンバイ

※ スタンバイ = 本機クルーズコントロールが巡航開始可能な状態

紫

キャンセル配線



## 一般的な説明、取付パターン (図A参照)

- 説明
- クルーズ中にクラッチペダルを踏んだら連動してキャンセルさせるための配線です。
  - 主に国産車など普通乗用車にはセルスター用入切スイッチ $\text{\textcircled{P}}$ はありますが $\text{\textcircled{N}}$ はほとんどありません。(トラックや一部の欧州車、特別な車両にはある事があります)
  - $\text{\textcircled{N}}$ があり下記表の回路タイプが $\text{\textcircled{A}}$ か $\text{\textcircled{B}}$ であればこの配線を接続してキャンセル機能を有効にしてください。その場合P.2-8②の“エンジン回転信号”は接続しません。
  - 回路タイプが $\text{\textcircled{C}}$ か $\text{\textcircled{D}}$ の場合は車両の静粛性や取付場所、人の感じ方に寄ってリレー音が気になる事が考えられますのでP.2-8②の“エンジン回転信号”の方法も検討する事をおすすめ致します。
  - $\text{\textcircled{N}}$ が車両に無い場合はこの配線をテープで絶縁しキャンセル機能をP.2-8②の“エンジン回転信号”にしてください。

※ クルーズ = 本機クルーズコントロールで巡航すること

取付

クルーズ中にこのキャンセル配線(紫)が $\ominus$ アースに落ちたらキャンセルになるので下記表を参考に接続して下さい。車両の回路が分からない場合はディーラーなどから配線図や整備書などを入手してご確認下さい。

回路別の取付方法	回路タイプ	$\text{\textcircled{S}}$ の極性	$\text{\textcircled{N}}\sim\text{\textcircled{F}}$ の極性	リレー	接続
	$\text{\textcircled{A}}$	断線 (0V)	$\ominus$ アース	不要	直接接続する
$\text{\textcircled{B}}$	$\ominus$ アース	断線 (0V)	不要	$\ominus$ アースに落ちるようにリレー接続する	
$\text{\textcircled{C}}$	断線 (0V)	$\oplus$ プラス	NCリレー	$\ominus$ アースに落ちるようにリレー接続する	
$\text{\textcircled{D}}$	$\oplus$ プラス	断線 (0V)	BKリレー	$\ominus$ アースに落ちるようにリレー接続する	

【別売】 NCリレー：NCR-12M4A / BKリレー：BKR-12M5B (12V用) 定価 3,000円(税抜)  
 NCリレー：NCR-24M5A / BKリレー：BKR-24M5B (24V用)

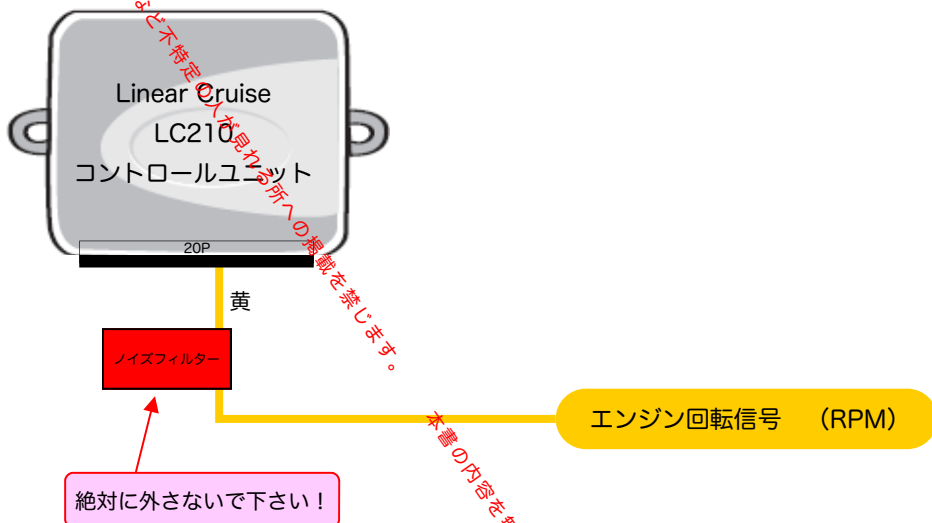
## キャンセル機能をクラッチペダルに連動させない場合のリスク

止むを得ずキャンセル機能をクラッチペダルに連動させない場合はエンジン回転が一気に急上昇する事を予めご承知下さい。取付業者様の方はお客様へ必ず全ての内容をお伝え下さい。

キャンセルする場合はブレーキキャンセルかレバーキャンセルをしたあとにクラッチペダルを踏む事になります。現実的には非常に勝手が悪いのでキャンセル機能を装備する事を強くおすすめ致します。



# エンジン回転信号 (MT車用セットのみ配線が付属)



## 仕組みと取付 及び リスク

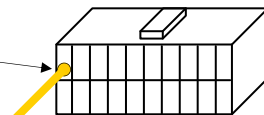
説明

クルーズ中にクラッチペダルを踏んだら連動してキャンセルさせるための配線です。

取付

- ① 出荷状態ではエンジン回転信号用配線(黄)はコネクターに差し込まれておらず付属しております。マニュアル車でクラッチキャンセルに利用する場合は上段の左から1番目へしっかりと差し込んで下さい。

ロックを上にして配線側から見た図



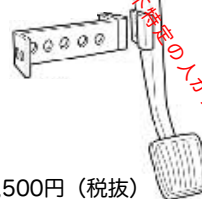
- ② 車両のエンジン回転信号に接続してください。  
車両の回路が分からない場合はディーラーなどから配線図や整備書などを入手してご確認下さい。
- ③ P.2-8①のキャンセル配線をクラッチスイッチへ接続した場合はこの配線は接続しません。

リスク

クラッチキャンセルを装備させない場合のリスクは、P.2-8①「キャンセル機能をクラッチペダルに連動させない場合のリスク」をお読み下さい。

## クラッチスイッチ (別売オプション)

クルーズ中にクラッチを踏み始めたらキャンセルされるようになります。  
右の絵のようにクラッチペダルへ取付します。  
詳しくはクラッチスイッチの説明書をご覧ください。



別売： クラッチスイッチ CC-CSW01 定価 1,500円 (税抜)