

取扱説明書

この度はPIVOT 3-drive・COMPACTをお買い上げ頂きありがとうございます。
この説明書は良くお読みいただき大切に保管してください。

- 製品を他の人へお譲りする場合は必ず取扱説明書(本書)をお付けください。



装着後は必ず「初期設定」(⇒5ページ)を行ってからご使用ください。

- ・「初期設定」を行わないとクルマ側の**チェックランプ**が点灯する場合があります。また、モード表示を換えても**ノーマル状態**のままです。
- ・他のクルマへ装着した場合も、必ず「初期設定」を行ってください。

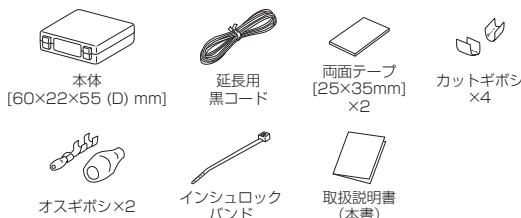
製品を取り外す際は、必ずノーマルモードに戻してから作業を行ってください。

ECUが純正品と異なる場合やサブコンなどをご使用の場合は取付できません。

目次

ご使用のまえに・警告・注意・セット内容	1
3-drive・COMPACTの特長	2
配線接続方法	3~4
製品の固定・各部の名称	4
初期設定(アクセル開度設定)	5
操作方法	6~7
故障かな?と思ったら	7
3-drive・COMPACT変化特性例	8

内容物をご確認ください



警告

下記内容を無視して誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性があります。

- 初期設定はギヤをPまたはNでエンジン停止状態で行い、エンジン動作中は危険ですで行わないでください。
- 調整は小さな状態から走行して徐々に上げてください。
- 換気の悪い場所で作業しないでください。排気ガス中毒や引火等で人体への危険があります。
- コードの被ふくを傷付けないでください。ショート、接触不良等による火災の危険があります。
- 走行中のスイッチ操作や表示の注視は大変危険です。
- 配線処理や製品固定は運転の支障や接触不良とならない状態としてください。

注意

下記内容を無視して誤った取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性と製品その他に物質的損害が発生する可能性があります。

- 間違った設定や使用方法による車輦、製品、事故等の問題には弊社は一切の責任を負いませんのでご了承ください。
- 装着が行える車種は対応車種表でお確かめください。
- 本製品の装着には専門知識が必要です。不安な方は販売店などにご相談ください。
- 間違った装着/設定をするるとチェックランプが点灯する場合があります。
- エレクトロタップは使用しないでください。配線は付属のカットギボンまたは半田付けで行い、配線部は絶縁テープで確実に絶縁し、芯線等が突き出していないかをお確かめください。
- お手入れは乾いたやわらかい布(めがね拭き)で拭いてください。
- アルコール・ベンジンなどは使わないでください。
- プラスチックが割れたり塗装面を傷めます。
- 加工・分解および改造は行わないでください。

ご使用の
まえに

製品の
特長

配線
接続
方法

製品の
固定

初期
設定

操作
方法

お困りの
ときは

制御
特性

特長

SPORTS & ECO

ご使用の
まえに

製品の
特長

配線
接続
方法

製品の
固定

初期
設定

操作
方法

お困り
のとき

制御
特性

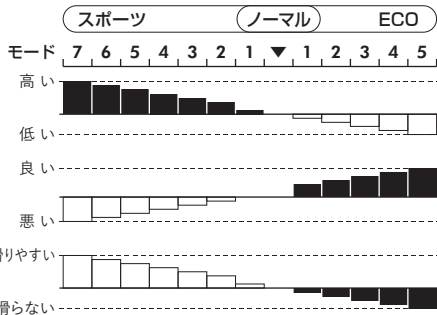
加速と燃費をコントロール！

レスポンスの高い走行にはSPORTSモード
低燃費、乗り心地、滑りやすい路面ではECOモード

レスポンス

燃費

路面グリップ
(加速時)



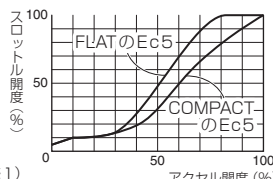
※ECOモードでも急加速運転を繰り返すと燃費は向上しません。

性能

SPORTS MODE	レスポンスが高くなるスポーツ状態。 (サーキットや山道などで最適)
ECO MODE	レスポンスの低いエコ運転状態。 (市街地など低燃費走行に最適)
NORMAL MODE	純正状態のレスポンス。
アクセルモニター	アクセルの踏み込み量を表示し、 踏み込み過ぎによる燃費悪化を防止。
3モード12段階	ワンタッチで選べる3モード12段切換。 (スポーツ=7段 ECO=5段切換)
小型一体ボディ	小型一体のコントローラーは小物入れ・ アンダーカバーなど自立しない場所から ハンドル付近等まで装着が可能。
モードメモリ + セーフティスタート	エンジン始動時は「前回使用モード」「ノーマル」 そしてSP4以上に設定時SP3に戻す 「セーフティモード」の3種類が選択可能。
簡単取付	装着は車種別専用ハーネス(別売品)で簡単取付。

ECOモードアップ

COMPACTのECOモードは
アクセル全開時の出力信号を
純正の80%に下げ、
より燃費効果を高めました。
(グラフ=3-drive・FLATとの
Ec5での変化比較例 ※1)



初期設定方式

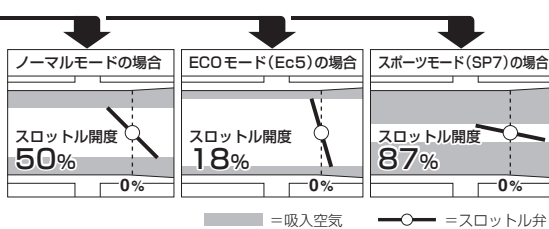
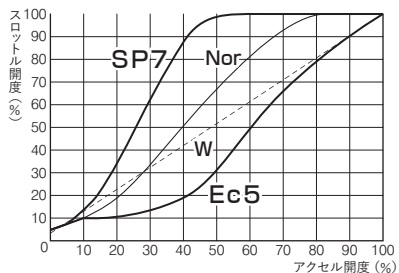
クルマごと異なる電圧特性を装着後に一度
「初期設定」を行うことで安定した制御が可能。

安全性

- 急発進を防ぐ純正特性に応じた同率変化。
- 必要に応じ配線をすればリパース時はノーマル制御も可能。
(SPモードのみ)
- 配線・回路不具合時はノーマル復帰。※2
- 安心の2信号独立制御。

※2 点検等で故障診断コネクタを使用する際は、OBD2コネクタを外してもノーマル復帰しますのでクルマへの影響はありません。

スロットル開度変化例 ※1



SP7=スポーツモード7段階(最大) W=ワイヤー式スロットル車
Ec5=Ecoモード5段階(最大) Nor=純正特性

※1 本純正特性はスズキスイフトの実測値でクルマにより多少異なります。
※スポーツモードは7段階、ECOモードは5段階の調整が可能です。
※バルブマチックエンジンなどを採用している一部車種では、スロットルバルブでなく吸気バルブで制御を行っている場合があります。

お取り付け～初期設定まで

本製品のお取り付けから初期設定までは本書の **手順1** ～ **手順3** に従って行ってください。

手順 1

配線接続方法

- 取付の際は車種別専用ハーネス（別売）を必ずご使用ください。
（車種別専用ハーネス設定のない車種につきましては対応不可です。）
- ⚠️●車種別専用ハーネスのお取り付けは各ハーネス付属の別紙説明書をご覧ください。
- 専用ハーネスはPIVOT製品専用で、他社品には性能保証ができませんので使用しないでください。

配線の準備

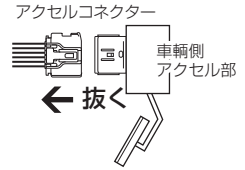
アクセラコネクターの取り外しは
⚠️キー OFF後 15分以上
 経過してから行ってください。

車種によってはチェックランプ点灯の原因になります。
 (チェックランプ消灯方法⇒7ページ)

キースイッチをOFFにする。

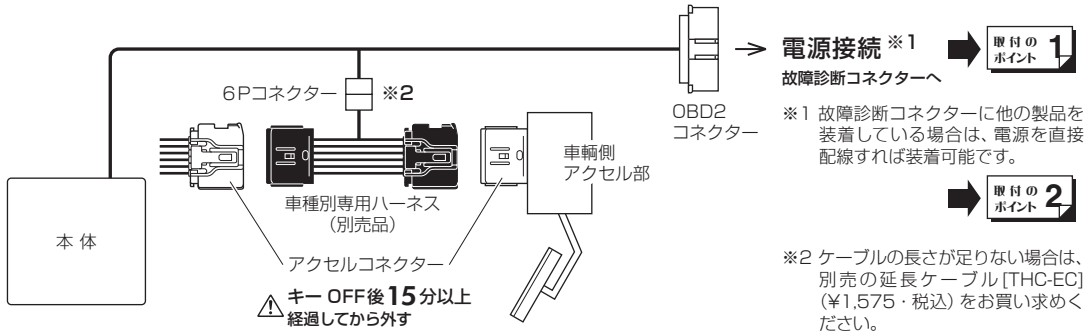
LOCK (OFF)

15分以上経過



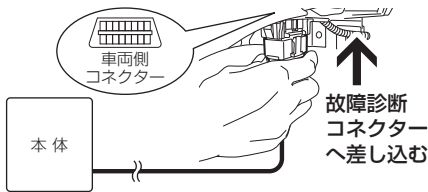
基本配線

取付の際は車種別専用ハーネスを必ずご使用ください。



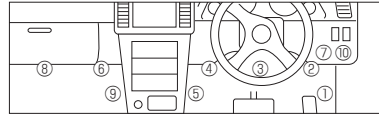
取付のポイント 1 電源接続

キースイッチ OFF 時に OBD2 コネクタを差し込む。



※点検等で故障診断コネクタを使用する際は、OBD2 コネクタを外してもクルマへの影響はありません。

【資料】故障診断コネクタ位置図



トヨタ	①②③④⑦	マツダ	②④⑩
ニッサン	①②③④⑤⑦	スバル	②③
ホンダ	②④⑤⑥⑧⑨	スズキ	②④
ミツビシ	②③④⑤	ダイハツ	②③④⑤
BMW・MINI	②③④⑤	VW・AUDI	②③④

① アクセルペダル脇
 ② 運転席足元右側 (フタ付の場合あり)
 ③ 運転席足元中央
 ④ 運転席足元左側 (フタ付の場合あり)
 ⑤ センターコンソール右脇
 ⑥ 助手席足元右側
 ⑦ ステアリング脇パネル裏 (フタ付)
 ⑧ 助手席足元左側
 ⑨ センターコンソール左側
 ⑩ ステアリング右パネル

【参考 1】 OBD2 コネクタの取扱注意

凸部が握れない場合

車種により、コネクタが奥まで入り凸部が握れない場合があります。

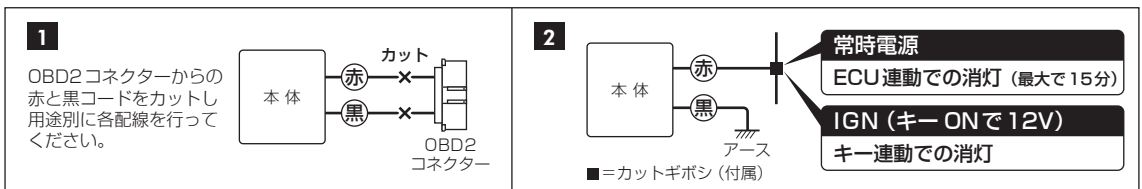
⚠️注意

抜き取り時にコードを持って引き抜くと断線の恐れがありますので絶対に行わないでください。

インシュロックの輪の部分を持って引き抜く。

取付のポイント 2 電源を他の場所に行う

故障診断コネクタが使用できない場合や、使用したくない場合は下記の配線を行ってください。



ご使用の
まえに

製品の
特長

配線接続
方法

製品の
固定

⚠️
初期
設定

操作
方法

お困りの
ときは


制御
特性

リバース配線について

リバース配線を行うとSPモードでのリバース（後退）時ノーマル状態に自動的に切り換わります。

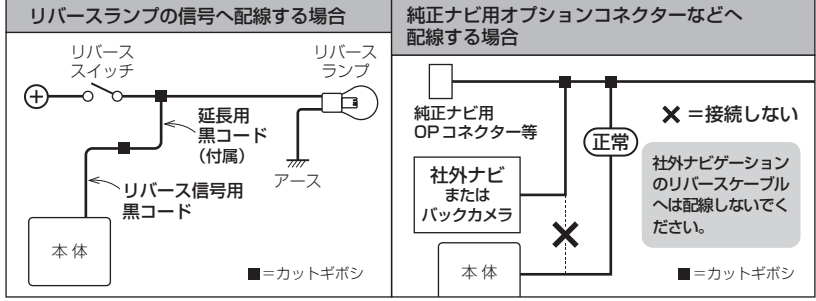
⚠ リバース配線は通常必要ありません

リバース時のアクセル開度は最大でも約10%程度と少なく、この範囲の変化はほとんどしませんのでリバース配線は通常行う必要はありません。











配線場所：リバースランプ信号	配線の確認
キー ON 状態（エンジン は始動しないで） P （パーキング）または N （ニュートラル）時 = 0V R （リバース）時 = 12V	 リバース信号が入力されると各モードともドットが点灯し、SPモード時のみノーマルモードに切り換わります。

接続方法

コードを束ねてある黒チューブから黒コードを抜き出して先端の収縮チューブをカットし、付属の延長用黒コードを接続し、リバースランプ信号へ配線してください。

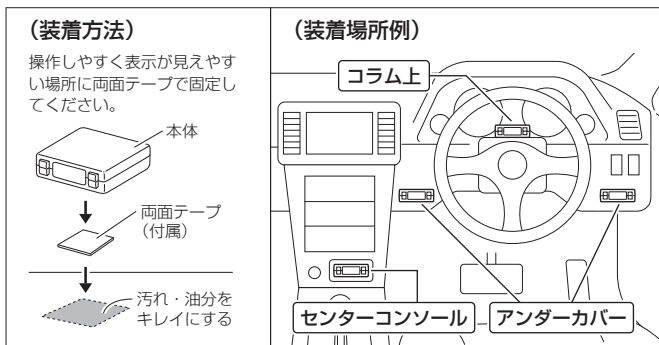


【参考2】ギボシの使い方

カットギボシの使い方		オスギボシの使い方			
1	2	1	2	3	4
 接続するコードの被ふくを10mm位むく。	 接続したいコードの被ふくの先端を10mm位むく。	 コードの先端を10mm位むく。	 かしめるコードの芯線を折りたたむように太くする。	 カバーを通しておく。	 圧着部にコードをセットする。
 被ふくをむいた箇所をしっかりとめる。	 確実にかしめる。	 内側の圧着部と芯線を確実にかしめる。	 外側の圧着部を被ふくの上からかしめる。	※オス・メスギボシは接続後オスカバーがメスカバーの内側へ入り込むようにしっかりとネジ込んでください。	

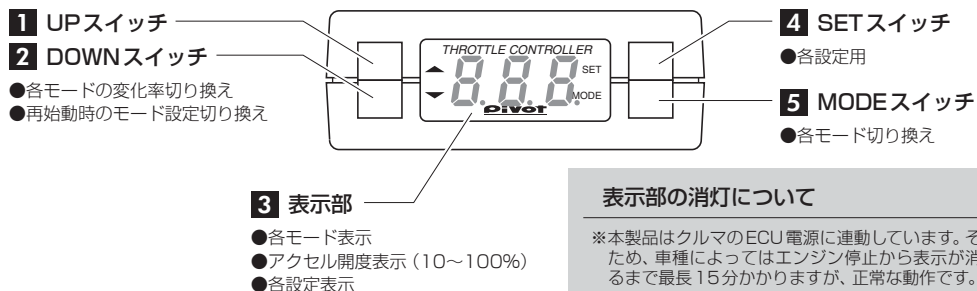
手順 2

製品の固定



⚠ 配線はテープなどで収納してください。
 使用中に各配線が絡まると運転操作に支障を来し、無理に引っ張るとショート等の原因となり、大変危険です。

各部の名称



表示部の消灯について

※本製品はクルマのECU電源に連動しています。そのため、車種によってはエンジン停止から表示が消えるまで最長15分かかりますが、正常な動作です。（OBD2コネクタ接続または常時接続の場合）

手順 3

初期設定 (アクセル開度設定) 必ず行ってください。

はじめて装着したとき



違うクルマに装着したとき



- この作業はクルマのアクセル特性を製品に設定するためのものです。
- 設定を行わないとモード表示を換えてもノーマル状態のままです。
- この作業を行わないとチェックランプが点灯する場合があります。

初期設定作業のまえに

1. 設定はすべての配線 (コネクター装着) 後に行ってください。
2. 設定は **キー ON** で **エンジンを始動しない**、ギヤ位置 **P** (パーキング) または **N** (ニュートラル) で行ってください。

【設定方法】

操作手順	本体表示部
1 キースイッチ ON ※1 (エンジンは始動しない) 	nor (nor 表示) ※必ずノーマルモードで行ってください。 ※ SP または Ec が表示される場合は、MODEスイッチを押し、 nor 表示にしてください。
2 SETスイッチを12秒長押しし表示を0にする 0まで押す	cAr 点滅 ↓ - 5 - - 4 - ⋮ - 0 - cAr 点滅表示後、5~0カウントダウン
3 表示0でSETスイッチはなす はなす	(例) ※2 L 1.5 電圧表示 (例=L1.5)
4 アクセルを踏まない (アクセル0%状態にする) 	(例) ※2 L 1.5 電圧表示 (例=L1.5)
5 SETスイッチ押す 押す	SEt (SEt 表示)
6 アクセルを奥いっぱいまで踏み込む (アクセル100%状態にする) 	(例) ※2 H 4.5 電圧表示 (例=H4.5)

操作手順	本体表示部
7 アクセル100%状態でSETスイッチ押す 押す	SEt (SEt 表示) ↓ nor (nor 1秒表示) ↓ 100 (100 表示)
8 表示が100に変わったらアクセルをはなす 	100 (100 表示) ↓ nor (nor 表示)
9 設定完了 ⚠ 他のクルマへの装着時は必ず再設定を行ってください。 点検等でOBD2コネクターを外した際は、再度OBD2コネクターを接続しても初期設定の必要はありません。	

設定の確認 ※表示が違う場合は再度2から行ってください。

踏まない アクセルを 0% 	nor (nor 表示)
踏み込む アクセルを 100% 	100 (100 表示)

※アクセルの特性上またはアクセルの踏み方によってA99 (99%) の表示になる場合があります。

- ⚠ **7** で **Err** 表示になる場合 Err 表示後 **4** の表示 (L1.5 など) に戻る場合はアクセル開度設定が確実にできていません。もう一度 **4** から設定をやり直してください。

※1 純正プッシュスタートシステム装着車の場合は、車輛の取扱説明書に従い、キー ON してください。

※2 各表示数値は車種により異なります。

ご使用の
まえに

製品の
特長

配線
接続
方法

製品の
固定

⚠ 初期
設定

必ず行って
ください。

操作
方法

お困り
の
とき

制御
特性

操作方法

⚠ 操作完了後2秒間はキーをOFFにしないでください。設定が記憶されません。

モードと変化率の切り換え

ノーマル・ECO・スポーツの各モードとECOモードとスポーツモードでの変化率を切り換えます。

スポーツモードは数字が大きい側がレスポンスが強く、ECOモードは数字が大きい側がレスポンスが弱いエコ(低燃費)状態です。

1 キースイッチON (エンジン始動)



2 MODEスイッチ 押しごとに切り換わり

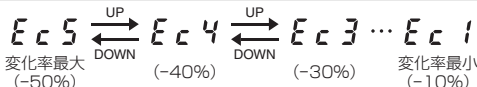


※安全上モード切替は必ず *nor* (ノーマル) を経過します。

3 2で *Ec* 表示中 UP/DOWNスイッチ 押しごとに切り換わり



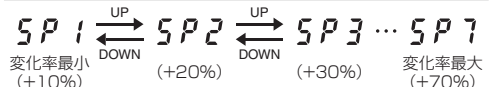
ECOモード変化率切り換え



2で *SP* 表示中 UP/DOWNスイッチ 押しごとに切り換わり



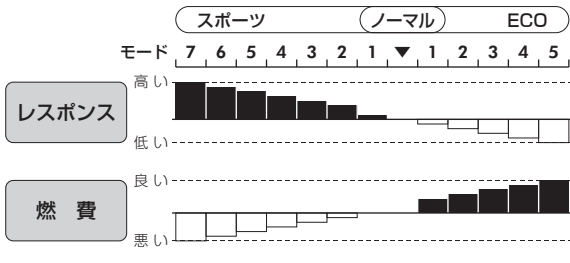
スポーツモード変化率切り換え



モードの切り換えを行っても各変化率は変更されません。
エンジン再始動時のモードについては、⇒7ページ【再始動時のモード設定】をご覧ください。

⚠ ノーマルモード中にSETスイッチを長押しすると「初期設定」へ、スポーツモード中にSETスイッチを長押しすると「再始動時のモード設定」へ移行してしまいますので、操作をやめて通常表示に戻してください。

■ 各変化率でのレスポンスと燃費の変化例

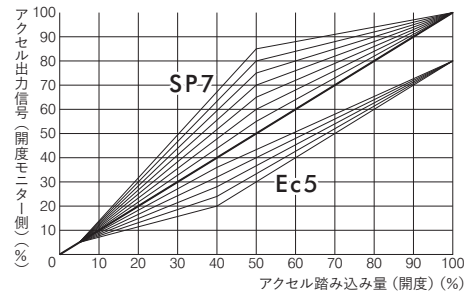


※ECOモードは純正状態よりも加速を下げた低燃費走行が行えますが、意図的に急加速運転をすると燃費は悪化します。
※レスポンス変化はパワーの大きいクルマほど大きくなります。

■ 基本制御特性

各変化は全域で段付のないスムーズな制御が行えます。

アクセル踏み込み量(開度) 対アクセル出力信号

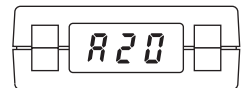


アクセル開度モニター

アクセルの踏み込み量を表示します。(出力信号側) [10~100%まで1%単位]

- アクセル開度モニターはアクセルを踏まない状態を0とし、奥まで踏んだ状態を100としてECU側に出力する開度率です。
- 表示は10%以上で表示します。

※ Ecモードでは100%踏んでも出力信号は80%となります。
※ アクセルセンサーの特性上またはアクセルの踏み方によっては99%までの表示になる場合があります。



アクセル開度(出力側) 20%時

用途1 エコ運転時のアクセル操作チェック

発進から加速時に低燃費となるアクセル開度は約15~25%以内です。エコ運転時はECOモードと併用されると効果的です。

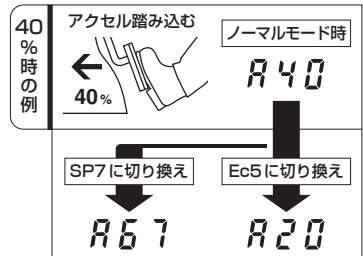


用途3 制御状態のチェック

キーON(エンジン停止)状態でノーマルモードでアクセルを40%(A40)まで踏み込み、モードをSP7にすると表示は出力67%(A67)となり、Ec5では20%(A20)となります。

[⇒上記 基本制御特性グラフ参照]

※表示は多少異なる場合があります。



用途2 運転中のアクセル操作チェック

ECOモード以外でもアクセル開度がチェックできますので各変化設定のチェックなどにご利用ください。

再始動時のモード設定 [セーフティスタートの設定]

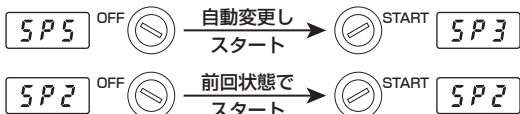
エンジン始動時のモードを「前回使用モード」、「ノーマル」、「セーフティモード」の3種類から選択できます。

表示	名称	再始動時の状態
<i>Loc</i>	ロック	キー OFF時のモードと変化率
<i>nor</i>	ノーマル	ノーマルモード
<i>SFF</i>	セーフティモード	キー OFF時スポーツモードがSP4以上の場合SP3へ自動変更

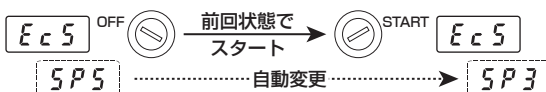
セーフティモードについて

キー OFF時のスポーツモードの変化率がSP4以上の場合、再始動時にSP3に自動で変更され、安全性がより向上しました。
ノーマルモード・ECOモードでキー OFFにした場合も、スポーツモードの変化率がSP4以上の場合には同様にSP3に自動変更されます。

●スポーツモードでキー OFFにした場合



●ノーマル・ECOモードでキー OFFにした場合



操作手順	本体表示部
1 SPモードにする	<i>SP0</i>
2 SETスイッチを6秒長押しする  6秒長押し	<i>Ln</i> 点滅 ↓ (例) <i>nor</i> iGn3秒間点滅後、現在の設定を表示 (出荷時=ノーマルモード)
3 UP/DOWNスイッチ押すごとに切り換わり  押す アップダウン	<i>Loc</i> (ロック) DOWN ↓ UP <i>nor</i> (ノーマル) DOWN ↓ UP <i>SFF</i> (セーフティモード)
4 5秒間操作なしでモード表示に戻る	<i>SP0</i>
5	設定完了

故障かな?と思ったら

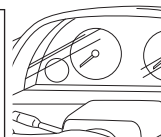
症状	原因	対策
キースイッチONで表示が点灯しない。	<ul style="list-style-type: none"> ●OBD2コネクターの接続不良。 ●電源を直接配線した場合の赤/黒コードの配線間違いか接続不良。 ●車種別専用ハーネスの接続不良。 ●車種別専用ハーネスの品番間違い。 	再度ご確認ください。
クルマ側のチェックランプが点灯した。	<ul style="list-style-type: none"> キー OFF後、15分以内にアクセルコネクタを抜いた。 キースイッチON状態でアクセルコネクタまたは本体とのコネクタを抜いた。 「初期設定」が行われていない。 	<p>本書(⇒3ページ)に従ってアクセルコネクターの配線を行い、下記「チェックランプ消灯方法」に従って消灯させてください。</p> <p>抜いたコネクタを元に戻し、下記「チェックランプ消灯方法」に従って消灯させてください。</p> <p>本書(⇒5ページ) 手順3 「初期設定」に従ってアクセル開度設定を行い、下記「チェックランプ消灯方法」に従って消灯させてください。</p>
初期設定中に <i>Err</i> 表示になる。	「初期設定」が正確に行われていない。	本書(⇒5ページ) 手順3 「初期設定」に従ってアクセル開度設定を行ってください。
モードを切り換えても変化が体感できない。	「初期設定」が正確に行われていない。	本書(⇒5ページ) 手順3 「初期設定」に従ってアクセル開度設定を行ってください。
エンストしやすい。	ECOモードの変化率が大きい。	ECOモードの変化率を小さくしてください。
リバース時に <i>nor</i> v(ドット点滅)表示にならない。	<ul style="list-style-type: none"> リバース配線の間違いまたは接触不良。 社外ナビのリバースケーブルに接続している。 リバースランプをLEDに交換している。 	<p>再度ご確認ください。</p> <p>本書(⇒4ページ)に従ってリバース配線を行ってください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●リバースランプを純正のリバースランプに戻してください。 ●リバース配線を行わないでください。
モードまたは設定の記憶ができない。	モード切り換えまたは設定完了後すぐにキーをOFFにしている。	モード切り換えまたは設定完了後2秒以上経ってからキーをOFFにしてください。
エンジンをOFFにしても表示が点灯している。	本製品はクルマのECU電源に連動しています。そのため、車種によってはエンジン停止から表示が消えるまで最長15分かかりますが、正常な動作です。	

ヒント

チェックランプ消灯方法

間違った操作などでチェックランプを点灯させてしまった場合は、下記の方法で消灯させてください。

- ① 正常状態でエンジン始動と停止を数回繰り返してください。
- ② ①を行っても消灯しない場合は、バッテリー ⊖ 端子を10分程度外してください。
- ③ ①②を行っても消灯しない場合は、カーディーラーなどで専用機器を使用して消灯作業を行ってください。



ご使用の
まえに

製品の
特長

配線
接続
方法

製品の
固定

初期
設定

操作
方法

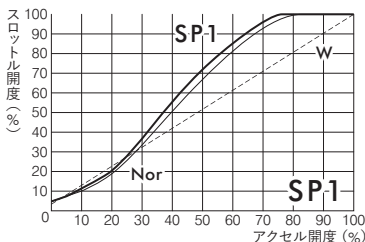
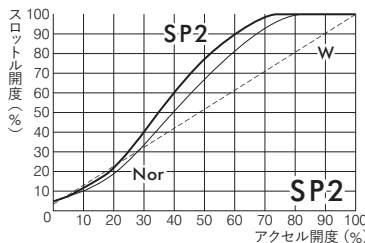
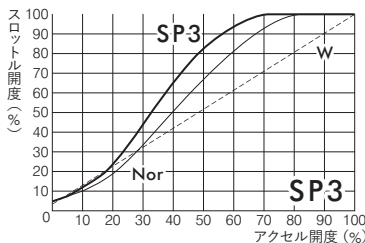
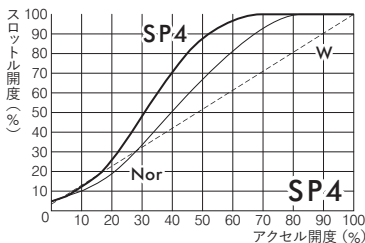
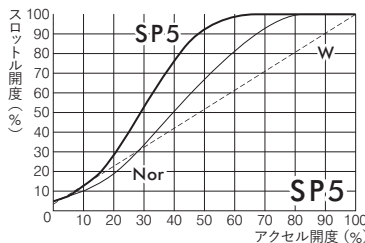
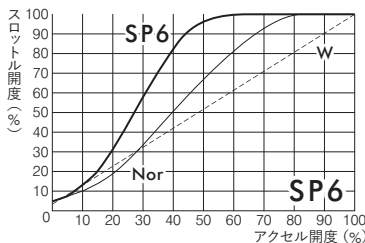
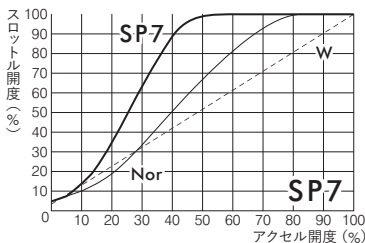
お困りの
ときは

制御
特性

変化特性例

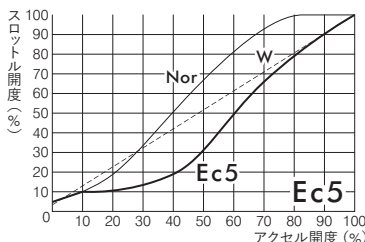
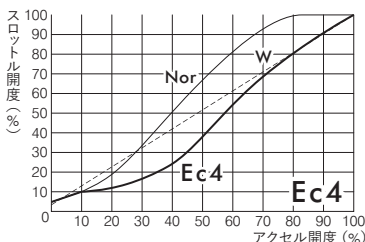
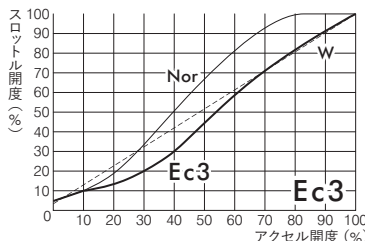
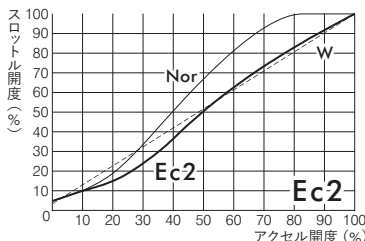
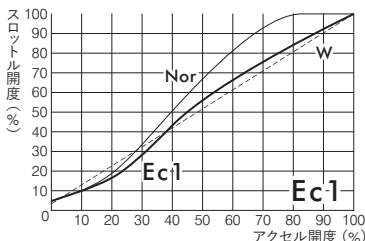
※データはスイフトスポーツのエンジン動作時の実測値です。 ※ワイヤー式が開始3%なのはバイパス通過分です。
 ※車種によって特性は多少異なります。 ※W=ワイヤー式スロットル車 Nor=純正特性

スポーツモード変化例



SP1～3=ワイヤースロットル近似状態(アクセル開度約10～35%領域)
 SP4～7=上記+ハイスロ状態(アクセル開度約35%以降)

ECOモード変化例



Ec1～5=低加速状態(アクセル開度全域)

※弊社製品には工業所有権出願中、または取得済みが含まれております。
 ※意匠、制御特性、回路、回路配置などの類似品には不正競争防止法等の法的処置が近年厳しく適用される場合があります。
 ※PIVOTマーク無断使用や説明書の無断転載は固くお断りします。

ご使用の
まえに

製品の
特長

配線
接続
方法

製品の
固定

初期
設定

操作
方法

お困り
の
ときは

制御
特性