



一目瞭然！実際の燃費変化が一瞬で分かる

ピボット

e-nenpi

価格 19425円

TEL 0263-46-5901

問い合わせ (株)ピボット

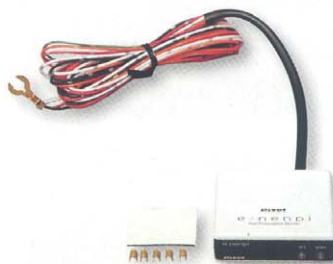
URL <http://pivotjp.com>



システム構成

e-nenpiの構成はシンプルで、本体に加え、接続用端子(カットギボシ)、両面テープ、延長コードが同梱される。対応車種はDC12Vで、車速パルスが2/4/8/16/32であることが必要条件。直噴、ロータリーエンジン、ハイブリッド、ディーゼル車の他、一部の気筒休止システムなどの特殊なものは使用不可。逆に言うと、条件さえ合えば、幅広い年式やモデルに適合できる。

車種別の配線図に載っていないクルマでも、サービスマニュアルの配線図を調べたり、インジェクターの配線などは、エンジンルームのインジェクター配線から引っ張り出すこともできる。



本体や接続パーツの他、取説、信号配線一覧表、スイッチ操作ガイドが添付される。

主な表示機能

小型で1行表示というシンプルなデザインだが、表示項目は豊富に用意されている。

まず走行燃費では、1秒間の燃費の平均値を0.25秒ごとに表示する「瞬間燃費」、エンジンをかけてから現時点までの平均値をリアルタイムで表示する「平均燃費」、好きな区間の燃費の平均値をリアルタイムで表示する「積算燃費」、さらにクルマが動き出してから止まるまでの燃費の平均値を停止時に表示する「区間燃費」の4つがある。

停車中の項目は3つで、エンジンをかけてから現時点までの消費したガソリン量をリアルタイムで表示する「消費量」、任意区間で消費したガソリン量をリアルタイムで表示する「積算消費量」、そしてエンジンをかけてから現時点までのアイドリング中に消費したガソリン量をリアルタイムで表示する「アイドリング消費量」の3つがある。さらにガソリン単価をセットしておくことで、エンジンをかけてから現時点までのガソリン代を表示する

ピボットのe-nenpiは通信コネクタからエンジン制御情報を取り出すのではなく、インジェクター信号や車速パルスを直接取り出して燃費を演算する汎用性の高い燃費計だ。取り付けに多少手間が必要だが、実際の信号を取り出しているところが大きな強みといえる。このため、現行車はもちろん、純正の燃費計すらない古いクルマでも、電子式燃料噴射で車速パルスができていれば取り付けられる可能性が非常に高いのだ。

純正で燃費計が付いている場合でも、このような燃費計を装着するメリットはある。純正のメーターは一般ユーザー向けのため表示の更新がスローなので、右足の動きと表示にタイムラグがあるが、後付け品はレスポンスが早いのだ。表示項目が豊富でアイドリングの燃料消費が分かるのも、燃費を気にするユーザーにとって見逃せない部分だ。

機能もある。項目の切り替えはMODEボタンを押すごとに切り替わり、区間燃費は走行して停止するとスクロール表示される。

●平均燃費



●瞬間燃費



●消費量



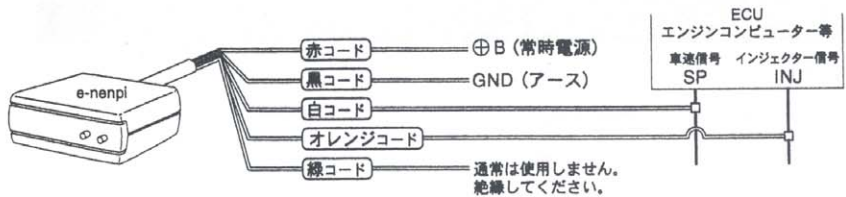
非常にコンパクトなボディで、表示項目は1行となっている。それゆえ表示項目のアルファベットを頭の中で日本語化するのに時間が必要なきもある。ボタンは2つで設定やモード切り替え、上下操作を兼用している。

取り付け手順

配線そのものは常時電源 (+)、アース、車速信号、インジェクター信号の4本の接続となる。さすがに、故障診断コネクタに差し込むようなワンタッチ式ではないが、カーナビなどアフターの電装品の取り付けに慣れた人であれば、簡単な部類に入るだろう。電源は、常時電源はヒューズボックス



インジェクターと車速信号線を車両のECUから取り出す。最新のモデルではエンジンルームにECUが設置されることも多い。



スや時計などの回路から取り出せるし、アースはボディの電気導通のあるところに接続する。信号線は、エンジンコンピューターから車速とインジェ

クターの線を間違えないように選り分けて、配線の被覆を剥いて付属のカットギボシかハンダ付けて確実につなぐ。



今回は、一時的な使用なのでバッテリーからヒューズボックスを経由して直接接続。常時電源とアースが必要。



超小型ボディで、取り付け場所を選ばないのがいい。取り付け後は車速パルスの設定から行っていく。

初期設定は？

初期設定はまず、車速パルスの設定を行う必要があるが、これはクルマを走らせてスピードメーターが 30 km/h になったときに、ディスプレイに表示されるパルス数にセットしてやる。

次に燃料消費量の設定だが、これは

リッターあたり燃費を直接設定する方式と、満タン時の給油量入力の2種がある。給油量入力では、給油量計測をスタートさせてからの燃料消費量が 15.0ℓ から 500.0ℓ の範囲でセット可能。距離の数値は車速パルスから e-nenpi が自動的に把握している。欲をいうなら、どのモードでもある程度

距離値を入力するために走らなくてはならないので(距離の直接入力はできない)、距離が係数設定の項目があると、素早く補正できるのではないかと思う。特に、燃費計が装着されている最近のクルマでは、一定速度における瞬間燃費の数値が双方で違っているのを早く直したくなるからである。

《《 使ってみました 》》

燃費計付きのクルマに装着しても表示速度や項目数の多さで有効だ

純正の水溫計やブースト計の表示領域やレスポンスに不満がでて、アフターの追加メーターを装着するのはよくあることだが、これは燃費計についても同様ということを再認識した。

現行車では燃費計が付いているモデルが多いが、微妙なアクセルコントロールを燃費計に目をやりながら行う際、純正メーターのゆったりした動きに不満がでてくる。まあ、万人向けに見やすさを重視して、そうせざるを得ないのであろうが、加速中などでジワジワアクセルを増減するとき、表示間隔が遅いと燃費ガイドとして意味をなさないことがある。

しかし、e-nenpi では表示更新間隔が 0.25 秒なので、瞬間燃費はちょっと早すぎと思えるくらいにめまぐるしく変わり、アクセルと燃費がリアに連動しているのが分かる。加速や低速走行以外でも、減速時の燃料カットで

99.9 表示になるのが、ノーマルより格段に早くアクセルオフと連携している。ただ、表示レスポンスや項目数は充実しているのだが、その反面アルファベットの表示項目が覚えづらく感じるところはある(そのためか、クイックガイドが添付されている)。

また、ノーマルメーターでは平均燃費と瞬間燃費しか出ない場合があるが、e-nenpi は停止中のアイドル燃費も積算値でカウントされる。これは、できれば1分または1時間あたりの表示が欲しいところだが、アイドリングのムダな消費量が見えるのは、ドライバーに認知させるために重要なことだ。



MODE ボタンを押すことにアルファベットで項目表示され、その後数値が表示される。これは、消費量表示。アイドリングの消費も分かる。



インジェクターと車速からダイレクトに信号を取ることもあり、減速時燃料カット(通信タイプでは表示が厳しいこともある)も含めた表示レスポンスは早い。