



2電源方式 12V/24V車対応

このたびは、スーパーキャットのレーダー探知機をお買い上げいただきまして、まことにありがとうございます。本機は、取締りレーダー波の存在を前もってお知らせする受信機です。

⚠ 注意

この取扱説明書をよくお読みのうえ、安全運転のよきパートナーとして正しくお使いください。なお、お読みになられたあとも、いつでも見られる場所に大切に保管してください。

SE-150P

超高感度多機能コードレスレーダー探知機

SE-150P

取扱説明書

目次

はじめに	安全上のご注意	2
	主な特長	6
	ご使用にあたって	8
	各部の名称と働き	8
	電源について	11
取り付けかた	フロントガラスに取り付ける	16
	ダッシュボードに取り付ける	18
使いかた	音量/警報音/受信感度を設定する	20
	MACシステムの使いかた	23
	ASS機能について	25
	便利な機能について	26
	レーダー警報機能について	27
	iDSPについて	28
	トリプル識別受信機能の使いかた	34
	ベスト・パートナー機能について	39
その他	取締りレーダー波を受信しにくい場合	41
	取締りのミニ知識	42
	故障かな?と思ったら	44
	仕様	47
	アフターサービスについて	48
	保証書	裏表紙

初めてご使用になるときは、付属のシガープラグコードを接続し、必ず合計8時間(例 1日2時間で4日)以上、使いながら充電してください。

安全上のご注意

つづく

はじめに

ご使用の前に、この「安全上のご注意」をよくお読みのうえ、正しくお使いください。ここに記載された注意事項は、製品を正しくお使いいただき、使用するかたへの危害や損害を未然に防止するためのものです。安全に関する重大な内容ですので、必ず守ってください。また、注意事項は危害や損害の大きさを明確にするために、誤った取り扱いをすると生じることが想定される内容を、次の表示で区分し、説明しています。

⚠警告：この表示は、「死亡または重傷などを負う可能性が想定される」内容です。

⚠注意：この表示は、「傷害を負う可能性または物的損害のみが発生する可能性が想定される」内容です。

絵表示について

⚠ この記号は、気をつけていただきたい「注意喚起」内容です。

⊘ この記号は、してはいけない「禁止」内容です。

❗ この記号は、必ず実行していただく「強制」内容です。

⚠警告



水をつけたり、水をかけない。また、ぬれた手で操作しない…火災や感電、故障の原因となります。



穴やすき間にピンや針金などの金属を入れない…感電や故障の原因となります。

⚠警告



機器本体および付属品を改造しない…火災や感電、故障の原因となります。



運転中は絶対に操作しない…わき見運転は重大事故の原因となります。また、設定は停車中に、パーキングブレーキを確実にかけた状態で行ってください。



取り付けは、運転や視界の妨げにならない場所、また、自動車の機能(ブレーキ、ハンドル等)の妨げにならない場所に取り付ける…誤った取り付けは、交通事故の原因となります。



万一、破損した場合は、すぐに使用を中止する…そのまま使用すると火災や感電、故障の原因となります。



警報したときに慌ててブレーキをかけたりしない…走行中に急ブレーキをかけたりすると大変危険です。



バッテリーに直接接続しない…火災や感電、故障の原因となります。



サービスマン以外の人、絶対に機器本体および付属品を分解したり、修理しない…感電や故障の原因となります。内部の点検や調整、修理は販売店にご依頼ください。



医用電気機器の近くでは使用しない…植込み型心臓ペースメーカーや、その他の医用電気機器に電波による影響を与える恐れがあります。

はじめに

⚠ 警告

シガープラグコード使用时

-  電源コードを傷つけたり、無理に曲げたり、加工しない。また、電源コードが傷んだら使用しない…感電やショートによる発火の原因となります。
-  シガーライターソケットやシガープラグの汚れはよくふく…接触不良を起こして火災の原因となります。
-  シガーライターソケットは単独で使う…タコ足配線や分岐して接続すると、異常加熱や発火の原因となります。
-  シガープラグは確実に差し込む…接触不良を起こして火災の原因となります。
-  ぬれた手でシガープラグの抜き差しをしない…火災や感電、故障の原因となります。
-  表示された電源電圧車以外では使用しない…火災や感電、故障の原因となります。また、ソケットの極性にご注意ください。本機はマイナスアース車専用です。
-  煙が出ている、変な臭いがするなど、異常な状態のまま使用しない…発火の恐れがあります。すぐにシガープラグを抜いて、販売店に修理をご依頼ください。
-  助手席エアバックの近くに取り付けたり、配線をしない…万一のとき動作したエアバックで本体が飛ばされ、事故やケガの原因となります。また、シガープラグ使用時に配線が妨げとなり、エアバックが正常に動作しないことがあります。

⚠ 注意

シガープラグコード接続時

-  本機は日本国内仕様です。海外ではご使用にならないでください。
-  取り付けは確実に…落ちたりして、ケガの原因となります。
-  車から離れるときは、電源を切る…本機はオートパワーOFF機能を搭載していますが、使用しないときは電源を切ってください。また、シガープラグコードを接続している場合は、エンジンを止めても、シガーライターソケットに、常時電源が供給される車種がありますので、ご使用にならないときはシガープラグを抜いてください。
-  シガープラグコードを抜くときは、電源コードを引っ張らない…コードに傷がついて、感電やショートによる発火の原因となります。必ずシガープラグを持って抜いてください。
-  お手入れの際は、シガープラグを抜く…感電の原因となります。

日頃から安全運転をお心がけください

このレーダー探知機は、取締りレーダー波の存在を前もってお知らせする受信機です。レーダー方式以外の赤外線や光電管式、ループコイル式などのスピード測定装置には反応しません。また、電波式の自動ドアや、信号機の近くに設置されている車輛通過計測機などは、取締りレーダー波と同じ電波を使用しているため、反応するのは避けられません。「いつも鳴るから」と安心せずに注意してください。

※ 探知距離は、走行環境、測定条件などにより変わることがあります。

主な特長

1 デジタル無線・取締無線&カーロケ帯 **トリプル識別** 受信機能

① **音声受信** … 159～160MHz帯のデジタル無線の受信音や、350.1MHz取締り現場無線の交信内容の受信、そして、407.7MHz帯のカーロケ・データ伝送音で、発信元が近いこと(目安)をお知らせ。

② **ボイスガイド** … 159～160MHz帯を受信すると、『ピピピッ デジタル無線を受信しました ご注意ください』 350.1MHzを受信すると、『ピピピピッ ピピピッ受信しました ご注意ください』そして407.7MHz帯を受信すると、『ピピピッ 1km以内(すぐ近く)のカーロケ無線を受信しました ご注意ください』と識別してボイスでお知らせ。

2 カーロケ遠近識別+圏外ボイス通知 [特許出願中]

407.7MHz帯の発信元が遠方か近接しているかを識別し、『… 1km以内の …』[**カーロケ遠方受信**]または『… すぐ近くの …』[**カーロケ近接受信**]とボイスでお知らせします。[**カーロケ遠近識別**]

更に、[**カーロケ近接受信**]後の電波の受信状況により、『ピピピピッ ピーピッ カーロケ無線が圏外になりました』とボイスでお知らせします。[**圏外ボイス通知**]

※ 実際には、停車中などで近くにいる場合もありますので、目安としてお考えください。

3 ベスト・パートナー機能 [特許出願中]

種々の無線の受信状況からシミュレーションし、快適ドライ

ブのベスト・パートナーとして、タイムリーに的確にアドバイスします。

『ピピピピッ スピード注意』
… 並走・追尾など周囲に注意してください。
『ピピピピッ ビーピッ クロスしました』
… リラックスを促す合図です。
『ピピピピッ ピピピピッ トラップシグナル』
… 取締りなどに注意してください。
『ピピピピッ ピピピピッ チェックポイントシグナル』
… 検問などに注意してください。

4 S-EXTRA/スーパーエクストラ感度☆☆☆☆

衛星技術を応用した探知距離2倍(当社比)の超最高感度。

- ・Wスーパーヘテロダイン…スweepオシレーター式超高精度受信方式。
- ・フリップチップinアンテナ…高周波基板へのアンテナ接続による損失を極小に抑えたオリジナルチップ搭載で高感度を実現。[特許 第3229564号]
- ・X/Kツインバンド…Xバンド/Kバンドの2バンド対応。
- ・後方受信…後方からの取締りレーダー波も確実にキャッチ。

5 iDSP※

統合的デジタル信号処理技術(iデジタル)により、超高精度識別を実現。

※ integrated Digital Signal Processing Technologyの略です。

① ボイス識別

- ・Nシステム検知…「自動車ナンバー自動読み取り装置」(Nシステム)を検知すると、『Nシステムです』と、男性のボイスでお知らせ。[特許 第3453327号]
- ・新Hシステム識別…「Hシステムです」と、通常波と区別して女性のボイスでお知らせ。[特許 第3326363号・第3428531号]
- ・ステルス識別…「ステルスです」と、通常波と区別して女性のボイスでお知らせ。

② GPS排除

カーナビのモレ電波を識別し、誤警報を排除。さらに、温度変化などによる周波数ズレを自動補正。
[特許 第3044004号・第3160272号]

6 レーダーアラーム機能

- ① **ボイスアラーム**…『ピンポン ピンポン』『ご注意ください』『危険です』とボイスでアラーム
- ② **オケメロ&ボイスアラーム**…オケメロ♫「くるみ割り人形」に続けて『ご注意ください』とボイスでアラーム
- ③ **Wアラーム方式**…音(メロディ/電子音)&光(アラームランプ/シグナルメーター)のダブルで警報。
- ④ **接近テンポアップシステム**…レーダー式取締り機に近づくに従い、電子音がテンポアップ。
- ⑤ **ミュートボタン**…レーダー波の受信を確認後はワンタッチで警報音をカット。

7 自動制御

① **MAC*1/不要警報カット**…自動ドアなど、低速走行中や停車中のムダな警報を自動的にカット。
[特許 第3121768号]

*1:MAC…Motion-sensor Alarm Control

② **ASS*2/最適感度選択**…走行時間の経過に応じて、取締りレーダー波の最適な受信感度を自動的に選択。[特許 第3051676号]

*2:ASS…Auto Sensitivity Selection

③ **オートディーマー**…レーダー波の受信が約30秒以上続くと、アラームランプなどが自動的にライトダウン。

④ **オートクワイアット**…レーダー波の受信が約30秒以上続くと、警報音が自動的にボリュームダウン。

⑤ **オートパワーON/OFF**…駐車後、電源を切り忘れても、約3分後に自動的に電源OFF。振動を検知すると自動的に電源ON。

⑥ **ローバッテリーアラーム**…バッテリーの充電が必要になると、音&光のダブルでお知らせ。

8 その他

- ① ロングライフ130時間 [特許 第2075785号]
- ② 脱着式ニッケル水素電池
- ③ バッテリー残量表示
- ④ フレキシブル・ブラケット [特許出願中]

ご使用にあたって

まず最初に充電します

初めてご使用になるときは、付属のシガープラグコードを接続し、必ず合計8時間(例 1日2時間で4日)以上、使いながら充電してください。

使用上のご注意

- 一部の車種に採用されている断熱ガラスは、電波の透過率が低いため、探知距離が短くなることがあります。
- 本機は、赤外線や光電管、ループコイル式スピード測定装置には反応しません。

動作温度範囲について

- 本機は、-20℃～+85℃(UHF/VHF部は、-10℃～+60℃)まで正常な動作が保証されています。夏、冬とも安心してご使用ください。(充電可能温度範囲は、-5℃～+85℃です。厳寒地でご使用になる場合は、付属のシガープラグコードでご使用ください)

各部の名称と働き

本体

DCジャック[DC12/24V] (12/24V車対応)
付属のシガープラグコードを接続します。(12ページ)

電源スイッチ[PWR]
ONにすると電源が入ります。(20ページ)

Nシステムスイッチ[N SYSTEM]
Nシステム検知の設定/解除ができます。(30、31ページ)

MAC/ASSボタン[MAC/ASS]
MACシステムの設定/解除ができます。MACシステムをONに設定すると、自動的にASS機能が働きます。(23ページ)

受信感度セレクトボタン[SENS]
MACシステムを解除しているときは、走行環境や条件に合わせて受信感度が選べます。(22ページ)

パイロットランプ[PWR/MAC]
電源が入ると点滅します。また、警報の状態をランプの色で表示します。(20、23、25ページ)

感度ランプ [SENS]
受信感度をランプの色で表示します。(22、25ページ)

アラームランプ
受信している取締りレーダー波の強さに応じて点滅速度が変化します。(27ページ)

レーダー波アンテナ (前面)
取締りレーダー波を受信します。

Nシステムセンサー (前面)
Nシステムを検知します。(30ページ)

MACレベルスイッチ[MAC LEVEL]
MACシステムの振動の検出感度の調整ができます。(24ページ)

UHF/VHFスイッチ[UHF/VHF]
トリプル識別受信機能の設定/解除および動作モードを選べます。(36ページ)

音量ツマミ[VOL]
警報音の音量調節ができます。(20ページ)

警報音セレクトボタン[SOUND]
警報音が選べます。(21ページ)

テスト&ミュートボタン[T/MUTE]
警報音の確認やミュート機能を使うときに押します。(20、21、26ページ)

バッテリーランプ[
テスト&ミュートボタンが押されている間はバッテリーの残量を表示し、バッテリーが消耗してくると点滅します。(12、14、15ページ)

UHF/VHFランプ[UHF/VHF]
159～160MHz帯、350.1MHz、407.7MHz帯の電波を受信したときに緑色に点滅します。(37、38ページ)

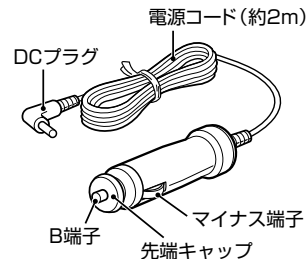
シグナルメーター[1-2-3]
受信している取締りレーダー波の強さに応じて、点灯が1から3へ増えていき、3に達すると、すべてが点滅します。(27ページ)

各部の名称と働き

付属品

■ご使用前に付属品をお確かめください。

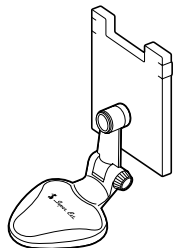
●シガープラグコード(1)



●専用ニッケル水素電池(1)



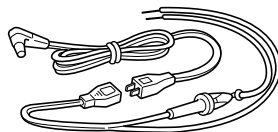
●フロントガラス/ダッシュボード兼用ブラケット(1)



●シガープラグコード(1)
●吸着盤(2)
●マジックテープ(1)
●取扱説明書・保証書(1)

別売品のお知らせ

■電源直結コードOP-4(約4m)
1,575円(税込)
シガーライターソケットを使わずに、アクセサリ系端子から直接電源をとることができます。



■交換用ニッケル水素電池
2,100円(税込)
※本電池は本機専用です。

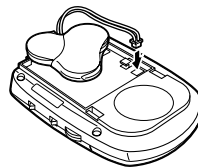
電源について

つづく

専用バッテリーの充電のしかた

1 付属の専用ニッケル水素電池を接続する

本体底面のソケットにコードの先のプラグを差し込みます。



本機はソーラー電卓などと違い、ソーラーバッテリーのみでの駆動はできません。専用の充電電池を接続して、初めて動作しますので、必ず接続してください。ソーラーバッテリーは専用の充電電池を補充するためのものです。

2 ソーラーバッテリーに太陽光がよく当たる場所に取り付ける

駐車するときは、ソーラーバッテリーに直射日光がよく当たるように、南向きに駐車するように心がけてください。効率の良い充電ができます。

本機はシガーライターソケットからの充電・使用に加え、走行中や駐車中でも、ソーラーバッテリーによる太陽光からの充電ができます。
ただし、初めてご使用になるときは、付属のシガープラグコードを接続し、必ず合計8時間(例 1日2時間で4日)以上、走行しながら充電してください。

充電は電源スイッチのON/OFFに関係なくできますので、ご使用中の充電が可能です。

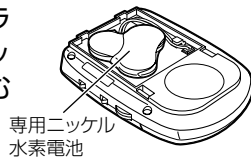
ロングライフ設計により満充電から無警報の状態、約130時間*の連続使用ができますが、薄曇りなどの天候が続く、ソーラーバッテリーからの充電が充分でない場合、130時間以内にローバッテリーアラーム(バッテリーランプが赤色に点滅)の状態になることがあります。
※連続使用時間は、各種機能の設定状態により異なります。
[ロングライフ設計：特許 第2075785号]

付属のバッテリーには寿命があります。充電が充分でなくなったら、新しいものと交換してください。(寿命の目安としては、約3~5年ですが、3年以内でも劣化することがあります。)
交換については、お買い上げの販売店、または最寄りの弊社営業所・サービス部にご相談ください。

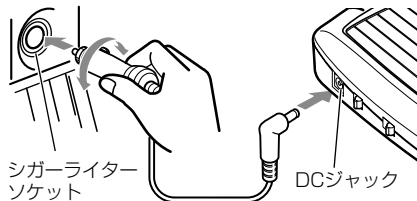
はじめに

シガーライターソケットからの充電のしかた

- 1 付属の専用ニッケル水素電池を接続した状態で、付属のシガープラグコードを、DCジャックと車のシガーライターソケットに差し込む



シガープラグは、2、3回左右にひねりながら差し込みます。



- 2 8時間以上(例 1日2時間で4日)充電した後、シガープラグコードを抜いてテスト&ミュートボタンを押し、バッテリーランプが緑色に点灯することを確認する(15ページ参照)



警告



助手席エアバックの妨げとなる場所に配線しないでください。電源コードが妨げとなり、エアバックが正常に動作しなかったり、動作したエアバックで本体が飛ばされ、事故やケガの原因となります。

- 本機はDC12V/24V(マイナスアース)車対応です。
- シガープラグコードで充電する場合、ローバッテリーアラームが鳴った状態から、約8時間でフル充電できます。
- シガープラグコードは、必ず付属のものをご使用ください。
- シガープラグ内部のヒューズが切れた場合は、同じ容量(1A)の新しいヒューズと交換してください。また、交換してもすぐにヒューズが切れる場合は、使用を中止し、シガープラグを抜いてお買い上げの販売店、または最寄りの弊社営業所・サービス部にご相談ください。
- シガープラグ内部には、ヒューズとスプリングが入っています。ヒューズ交換の際は、部品の紛失に注意し、順序を合わせて入れてください。
- 一部の車種においては、シガープラグの形状が合わないことがあります。その場合は、別売のOP-4を使用してください。(10ページ参照)
- シガープラグコードで充電・使用するときは、MACシステムは正常に動作しないことがあります。その場合はMACシステムを解除してご利用ください。

■オートパワーON/OFF機能について

アイドリングなどの振動の少ない状態(停車中)や、エンジンを切ったときなど振動のない状態(駐車中)が約3分間以上続くと、自動的に電源が切れます。また、振動を検出すると電源が入ります。

※ 振動や騒音の激しい場所では、わずかな揺れを検出して電源が切れないことがあります。
使用しないときは電源スイッチで電源を切ってください。

※ 走行中でも、低速走行や一時停止など、振動を検出できない状態が約3分間続いた場合にはオートパワーOFF機能が働きます。

冬期は、日照時間やソーラーバッテリーの性能上、充電しにくく、バッテリーアラーム表示がひんぱんになる場合があります。このようなときは、シガープラグコードを使用し、こまめに充電してください。

バッテリー表示機能について

■ローバッテリー表示について

初期充電不足や太陽光が当たらない条件下での使用が続きバッテリーが消耗してくると、バッテリーランプが点滅し、ローバッテリーアラーム(🔊) ビビビッ ビビビッ…)が鳴り出します。このようなときは充電が必要です。付属のシガープラグコードを使い、充電してください。

バッテリーの状態	バッテリーランプ
バッテリーが消耗し、充電が必要な状態	赤色点滅 
バッテリーが消耗し、すぐに充電が必要な状態 (動作しなくなります)	赤色点滅  ローバッテリーアラームが鳴ります(約1分間)

・日中はバッテリーランプの赤色の点滅が見えにくい場合がありますので、ご注意ください。

■バッテリーの残量表示について

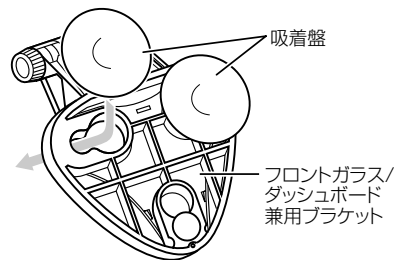
シガープラグコードを抜いた状態でテスト&ミュートボタンを押している間、バッテリーの残量の状態を表示します。

バッテリーの状態	バッテリーランプ
残量が充分な状態	緑色点灯 
少し消耗した状態	オレンジ色点灯 
充電が必要な状態	赤色点灯 

- ・シガープラグコードをDCジャックに差し込んだ状態では、バッテリーの残量表示はしません。
- ・電源を入れても、数分間はバッテリー残量を正しく表示できないことがあります。
- ・温度が極端に高いところまたは低いところでは、バッテリー残量を正しく表示できないことがあります。

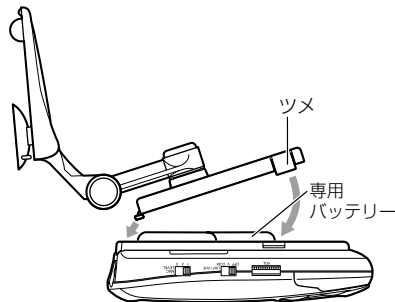
フロントガラスに取り付ける

1 フロントガラス/ダッシュボード 兼用ブラケットに、吸着盤を取り 付ける



2 ブラケットを本体に取り付ける

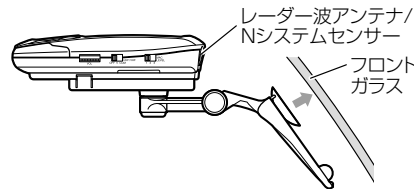
専用バッテリーのコードを挟まないように注意
して閉めます。



ブラケットを取りはずすときは、両側のツメを
押しながら、引き上げて外します。

3 フロントガラス下部に貼り付ける

吸着盤に水などをつけて、フロントガラスの中
央下部のレーダー波やNシステムの信号を受信
しやすい場所に貼り付けます。



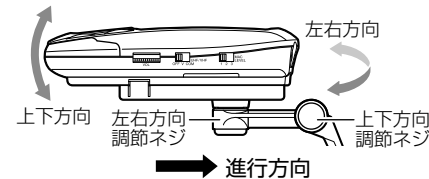
レーダー波アンテナ/Nシステムセンサーの前
に、他の機器のアンテナや金属などの障害物がこ
ないように取り付けてください。

⚠ 警告

！ 運転や視界の妨げにならない場所、また自動
車の機能(ブレーキ、ハンドルなど)の妨げに
ならない場所に取り付けてください。誤った
取り付けは、交通事故の原因となります。

4 道路に対して、本体を水平にする

アンテナが進行方向(前方)を向くように、角度
を調整します。



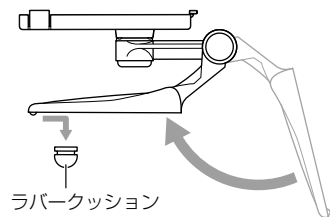
⚠ 注意

！ 取り付けは確実に行ってください。落ちたり
して、ケガの原因となります。

！ 上下方向の角度を調節するときは、必ず上下
方向調節ネジをゆるめてから行ってください。
破損の原因となります。

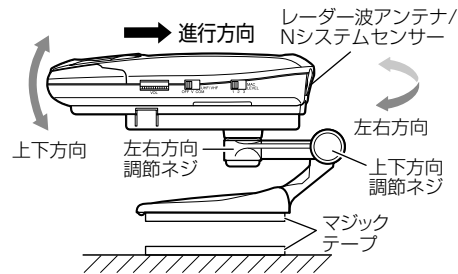
ダッシュボードに取り付ける

1 ブラケットからラバークッションをはずす



- レーダー波アンテナ/Nシステムセンサーの前に、他の機器のアンテナや金属などの障害物がこないような場所に取付けてください。
- あらかじめ、貼る場所のチリや汚れ、脂分をよく落とし、慎重に行ってください。貼り直しは、テープの接着力を弱めます。
- 使用中、本体が傾くような場合は、ネジの締め付けを行ってください。

2 付属のマジックテープで貼り付け、本体を道路に対して水平に、またアンテナが進行方向(前方)を向くように、角度を調整する



- レーダー波やNシステムの信号を受信しやすい場所に取付けてください。

⚠ 警告



エアバックの上に取り付けしないでください。万一のとき動作したエアバックで本体が飛ばされ、事故やケガの原因となります。

⚠ 注意



取り付けは確実に行ってください。落ちたりして、ケガの原因となります。



上下方向の角度を調節するときは、必ず上下方向調節ネジをゆるめてから行ってください。破損の原因となります。

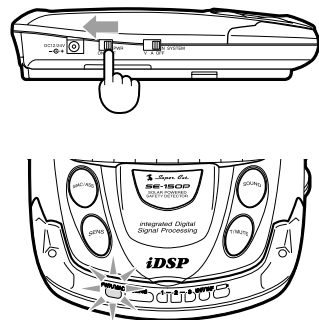
音量/警報音/受信感度を設定する

※設定は、必ず停車中にパーキングブレーキを確実にかけて行ってください。

つづく

1 電源を入れる

電源スイッチをONにします。

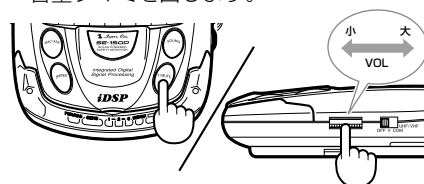


ターン・オン・ビーブ(🔊)(ピロピロッ…)が鳴り、パイロットランプが点滅します。

- ・トリプル識別受信機能を設定しているときは、『ピロピロッ』のあとに『ピピピピッ』と鳴ります。(36ページ参照)

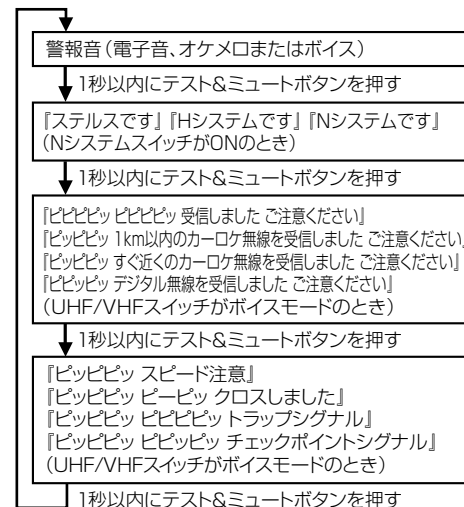
2 音量を調節する

テスト&ミュートボタンを押しながら、音量ツマミを回します。



テスト&ミュートボタンを押す前から警報機能が働く場合は、近くで発信されている取締りレーダー波と同じ電波を受信しているためです。この状態でボタンを押すと、ミュート機能が働き、警報音が止まります。(26ページ参照)

テスト&ミュートボタンを押している間はテストモードとなり、警報音(電子音、オケメロまたはボイス)を確認することができます。一旦テスト&ミュートボタンを放し、1秒以内に再度押すと、次の手順で警報音や音声の確認ができます。



3 警報音を選ぶ

警報音セレクトボタンで切り換えます。
ボタンを押すたびに、警報音が切り換わります。



「メロディモードです」
↓
「ボイスモードです」
↓
「電子音モードです」

ボタンを押すたびに、ボイスで確認できます。

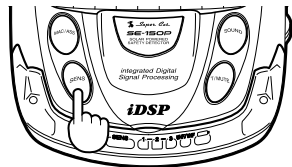
- ・オケメロ&ボイスアラーム
「メロディ」に設定すると、『くるみ割り人形』に続けて『ご注意ください』とボイスでアラームします。
- ・ボイスアラーム
「ボイス」に設定すると、『ピンポン ピンポン』のあとに、『ご注意ください』『危険です』とボイスで警報します。

使いかた

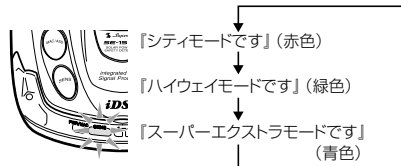
音量/警報音/受信感度を設定する

4 受信感度を選ぶ

受信感度を変えるときは、MACシステムがOFF(解除)のときに(右ページ参照)、受信感度セレクトボタンを押して切り換えます。



ボタンを押すたびに、ボイスと感度ランプで確認できます。



※ MACシステムがON(設定)のときに、受信感度セレクトボタンを押すと、ASS(最適感度選択)モードからスーパーエクストラ感度モードとなります。再度押すと、ASSモードに戻ります。

『スーパーエクストラモードです』(青色)



『スーパーエクストラモードOFFです』

受信感度について

受信感度が高いほど、遠くの電波を受信できますが、取締りレーダー波と同じほかの電波も受信してしまいます。走行環境や条件に合わせて、受信感度をお選びください。また、受信感度が高いほど、新Hシステムなどの受信には有効となります。

■受信感度の切り換え(マニュアル)

	受信感度	走行環境や条件
高い ↑ 低い	スーパーエクストラ感度モード	高速道路
	エクストラ感度モード	郊外や高速道路
	カットダウンモード	市街地

MACシステムの使いかた

つづく

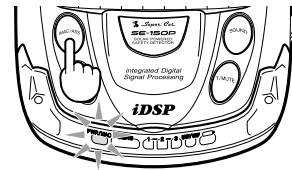
MACシステムは、内蔵のモーションセンサーが走行中のロードノイズなどの連続的な振動を検出して、走行中か停車中かを判断し、警報を制御します。[MAC/不要警報カット：特許 第3121768号]
MACシステムがOFF(解除)の状態では、電波を受信すると常に警報音が鳴ります。

1 アイドリング中に電源をONにする

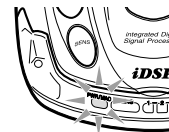
2 MAC/ASSボタンを押してONにする

パイロットランプが赤色または緑色の点滅の時は、ON(設定)の状態です。

パイロットランプがオレンジ色の点滅のときは、OFF(解除)の状態ですので、MAC/ASSボタンを押してONにします。



MAC/ASSボタンを押すたびに、MACシステムのON/OFFが切り換わります。



ON(設定)
赤色または緑色の点滅
↓ ↑
OFF(解除)
オレンジ色の点滅

3 動作を確認する

走行しはじめて、数秒後にパイロットランプが緑色の点滅になり、停車すると、数秒後に赤色の点滅になります。

4 調整する

手順3で正しく動作しない場合は、MACレベルスイッチを切り換えてください。(24ページ参照)

使いかた

使いかた

MACシステムの使いかた

MACレベルスイッチについて

MACシステムは、走行中のロードノイズなどの連続的な振動と、停車中のアイドリングなどによる振動の種類や大きさの差を検出し、動作します。ご使用になる車種や走行状況に合わせてMACレベルスイッチを切り換え、振動の検出感度を設定してください。

■MACレベルスイッチの設定目安



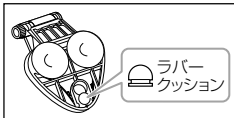
目安として、速度が約30km/hになるまでに、パイロットランプが緑色の点滅になる位置にしてください。

MACの働きによりパイロットランプが赤色に点滅中は警報しません。(取締りレーダー波を受信しません)

- 振動が極端に大きな車種や、走行中と停車中の振動に違いの少ない車種では正常に働かないことがあります。そのような車種では、MACシステムを解除してご使用ください。

MACシステムを使用しない場合はMACレベルスイッチは1に設定してください。

- エアコンを使っているときや、カーオーディオなどの音量が高いとき、ワイパーを使用しているとき、エンジンをかけた直後(エンジンが安定するまで)などは、MACシステムが正常に働かないことがあります。
- MACシステムがON(設定)で、警報をカットしている状態(パイロットランプが赤色の点滅)でも、Nシステム検知機能やトリプル識別 受信機能は働きます。
- MACレベルスイッチを切り換えても、振動を検出しにくい場合は取り付けかたや取り付け場所を変えてみてください。またフロントガラスに取り付けてご使用の場合で、MACレベルスイッチを切り換えても正常に働かない(高速走行中でもパイロットランプが緑色の点滅にならない)ときは、ラバークッションをはさしてみてください。



ASS機能について

パイロットランプの点滅色と警報動作

MACシステムをON(設定)にすると低速走行/停車中の不要な警報を抑え、さらにASS機能が働いて走行時間の経過に応じて受信感度が自動的に変化します。[ASS/最適感度選択: 特許 第3051676号]

車の状態		 停車	 走行中（MACレベルスイッチの設定により、一定の振動を超えたとき）				 停車
ON(設定)時 MACシステム	パイロットランプ	数秒 赤色点滅	数秒 緑色点滅				数秒 赤色点滅
	感度ランプ	赤色点滅	約20秒	約60秒	約120秒	それ以降	赤色点滅
	スーパーエクストラ感度選択時		オレンジ色点滅 青色点滅	緑色点滅	青色点滅		赤色点滅
	警報状態	警報しない	警報する				警報しない
	受信感度		カットダウンモード	スーパー感度	エクストラ感度	スーパーエクストラ感度	
OFF(解除)時 MACシステム	パイロットランプ	オレンジ色点滅					
	感度ランプ	マニュアルモードで設定した受信感度のランプ色点滅。 カットダウンモード(赤色)/エクストラ感度(緑色)/スーパーエクストラ感度(青色)					
	警報状態	警報する					
	受信感度	マニュアルモードで設定した受信感度					

警報中は音による振動を感知し、低速走行や、停車しても警報が続くことがあります。このとき、警報をカットする場合は、テスト&ミュートボタンを押してください。(26ページ参照)

便利な機能について

オートクワイアット/ディマー機能

レーダー波の受信が約30秒以上続くと、自動的に音量が小さくなり、アラームランプなどのランプ類も暗くなります。

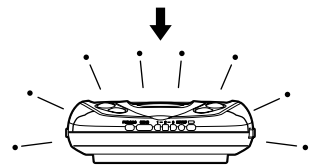
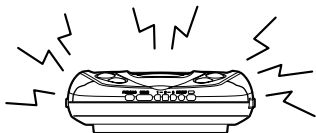
後方受信

iDSPによる超高精度識別およびスーパーエクストラ感度の超高感度受信により、後方からの取締りレーダー波もシッカリ受信します。

ミュート機能

●取締りレーダー波の発信源の確認ができたら

警報中にテスト&ミュートボタンを押すと、受信中の電波がなくなるまで、警報音を一時的に消すことができます。



ターン・オン・ビーブ

電源スイッチを入れたときや、オートパワーON機能により電源が入ったとき、確認音が鳴り、電源が入ったことをお知らせします。



- ・バッテリーが消耗しているときは、ターン・オン・ビーブのあと、しばらくしてからローバッテリーアラームが鳴ります。
- ・トリプル識別受信機能を設定しているときは、『ピロッピロッ』のあとに『ピピピピッ』と鳴ります。(36ページ参照)

レーダー警報機能について

本機は、Wアラーム方式と接近テンポアップシステムの採用により、取締りレーダー波の存在をより確実に伝えていきます。

Wアラーム方式

音(電子音/オケメロ&ボイス/ボイス)と光(アラームランプ/シグナルメーター)のダブルで警報します。

接近テンポアップシステム

各警報は、取締りレーダー波発信源への接近(電波の強弱)に合わせて変化します。

取締りレーダー波 発信源との距離	
電子音アラーム	断続音から連続音に変化します。
アラームランプ	点滅速度が変化します。
シグナルメーター	左から右へ点灯数が増し、右端へ達したあとに、すべてが点滅します。

- ・オケメロ&ボイスアラームはテンポアップしません。
- ・レーダー波の受信が約30秒以上続くと、警報音が小さくなり、ランプ類も暗くなります。(オートクワイアット/ディマー機能)

本機はiDSP/統合的デジタル信号処理技術(integrated Digital Signal Processing Technology)により、ステルス型取締り機の「一瞬で強い電波」や、新Hシステムの「種類の異なる電波」に対しては、ただ単に警報するだけでなく、通常波と区別して『ステルスです』または『Hシステムです』と女性のボイスでお知らせします。【ステルス識別】/【新Hシステム識別：特許 第3326363号・第3428531号】

さらに「自動車ナンバー自動読み取り装置」(Nシステム)を、取締り機とは区別して検知することに業界で初めて成功し、なおかつ、聞き間違いのないように『Nシステムです』と男性のボイスでお知らせします。【Nシステム検知：特許 第3453327号】

またカーナビからのGPSのモレ電波など妨害電波は、的確に識別し、誤警報を排除しています。さらに、温度変化などによる周波数ズレを自動補正しています。【GPS排除：特許 第3044004号・第3160272号】

※ iDSPを解除することはできません。

※ iDSPはステルス型の取締り機に対して完全対応というわけではありません。先頭を走行する際はくれぐれもご注意ください。

ボイス識別

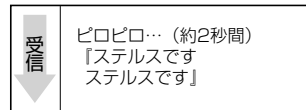
ステルス型取締り機について

他の取締り機と同じ電波を使用していますが、事前に探知(受信)されないようにするため、待機中は電波を発射せず、必要なときに短時間強い電波を発射して速度の測定ができる狙い撃ち方式の取締り機です。このため、従来機ではステルス波の識別警報はできませんでした。

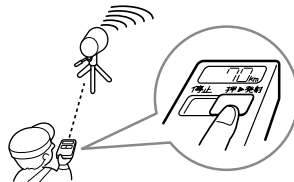
- ・ステルス型取締り機は、計測する瞬間だけ電波を発射するため、受信できなかったり、警報が間に合わない場合があります。また、取締りには電波を使用しない光電管式などもありますので、先頭を走行する際はくれぐれもご注意ください。
- ・通常の電波を受信した場合でも、周囲の状況などにより、ボイスでお知らせすることがあります。
- ・オケメロ&ボイスアラームを選んでいても、ステルス型取締り機や新Hシステムの電波を受信するとボイスでお知らせします。

<ステルス波を受信したとき>

- 専用の女性のボイスでお知らせします。

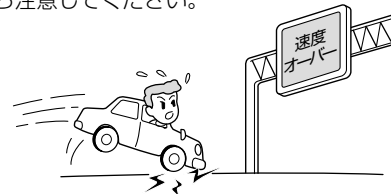


5秒以上受信が続くと、警報音セレクトボタンで選んでいる通常の警報音に変わって警報します。



新Hシステムについて

電波を用いる自動速度取締り機(オービス)の一種ですが、他のオービスとは種類の異なる電波(周波数は同一)を使用しているため、従来機では探知(受信)しにくくなります。ただし、このシステムでは証拠の記録をする前に、電光掲示板で「速度オーバー」や「速度超過」などの警告がありますので、これらの警告を見かけたら注意してください。



※ 電光掲示板による警告がない場合もありますので、ご注意ください。

ボイス識別

新Hシステムについて(つづき)

<新Hシステム波を受信したとき>

- はじめは選んでいる通常の警報音(オケメロ、電子音)が鳴りますが、識別すると女性のボイスでお知らせします。

受信	通常の警報音 (オケメロ&ボイス、電子音)
識別	ピロピロッ 『Hシステムです』 ピロピロッ 『Hシステムです』…… (受信している間、繰り返し 警報します。)

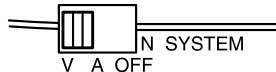
Nシステム検知について

「自動車ナンバー自動読み取り装置」通称『Nシステム』は新Hシステムなどに似ていますが、レーダー波を使用した取締り機ではないため、従来機では通過しても何も反応しませんでした。

そのため、「新型の取締り機ではないか？」といった疑問や不安を持ちながら運転していた人も多かったようです。

本機は、このNシステムが発している特殊な信号を、識別および検知し、さらに、スピード違反の取締りとは区別して、『Nシステムです』と男性のボイスまたはNシステムアラームでお知らせします。**【Nシステム検知：特許 第3453327号】**

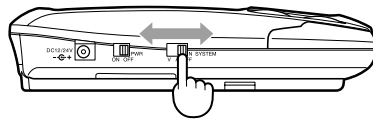
- お買い上げ時には、NシステムスイッチはVになって



1

設定する

Nシステムスイッチで動作モードを選びます。



V(ボイスモード)

ボイスでお知らせします。



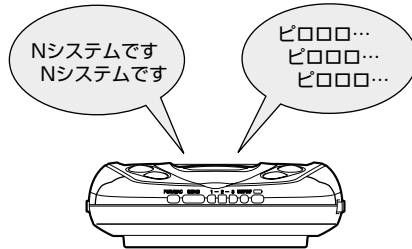
A(アラームモード)

Nシステムアラーム(電子音)が鳴ります。

<Nシステムを検知すると>

- ボイスモードのとき

- アラームモードのとき

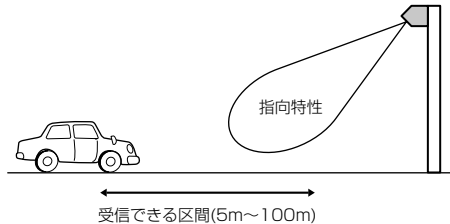


- Nシステム検知後、1分以内にもう1度Nシステムを検知しても、ボイスまたは電子音でのお知らせはしません。
- Nシステム検知中に、取締りレーダー波を受信すると、取締りの警報音が優先されます。

ボイス識別

Nシステム検知について(つづき)

- Nシステムは取締り機ではなく、その名のとおり「自動車ナンバー自動読み取り装置」であり、その信号の指向角が鋭いため、信号を受信できる区間が5m～100mと短くなります。
そのため、走行中にNシステムを検知しても、ボイスまたは電子音のお知らせが、直前または通り過ぎてからのように感じる場合もあります。



- Nシステムは常時稼働しているとは限りません。稼働していない状態では信号を受信できませんので、Nシステムの検知はできません。
- Nシステムが発しているものと同種の信号を使用している次の機器については、誤検知する場合があります。
 - ・オービスのカメラ
 - ・高速道路入り口のナンバー読み取り装置
 - ・駐車場入り口のナンバー読み取り装置
 - ・Tシステム(旅行時間予告システム)
- 次のようなとき、ごくまれに誤検知する場合があります。
 - ・液晶カメラやカーナビの画面に、本機を直接向けたとき
 - ・朝日または夕日(地平線または水平線に近い状態)に向かって走行しているとき
 - ・バイクなどのイグニッションノイズ
 - ・工事現場の回転灯や高輝度のヘッドライトなど

GPS排除について

カーナビゲーションの中には、取締りレーダー波と同一周波数帯の電波を漏洩しているものがあります。従来機では、これが原因で警報が鳴りっぱなしになることがありましたが、この電波を安易に排除すると、肝心の取締りレーダー波に反応しないという、相反する問題がありました。本機では、取締りレーダー波にはしっかり反応するように、取締りレーダー波や自動ドアの電波とのわずかな違いを的確に識別することにより、GPSの漏洩電波のみを自動排除し、誤警報を防止しています。**(自動識別&排除設定機能)**
さらに、自動設定後も、一定の間隔で排除設定の内容および温度変化などによる周波数変動の状態を常にチェックし、変化があれば自動的に補正し、誤警報を排除しています。**(自動補正機能)**
【特許 第3044004号・第3160272号】

- ※カーナビゲーションからの影響を排除している場合、受信している電波の識別判定がしにくく、新Hシステムやステルス波に対しても通常の警報音となる場合があります。
- ※自動ドアなど、常に電波の出ている場所でエンジンを始動すると、GPSを排除できない場合があります。このようなときは電波の出ていない場所へ移動して、再度、本機の電源スイッチを入れ直してください。

一部のカーナビゲーションシステムにおいては、異常発振等によりGPS排除されないものがあります。
あらかじめご了承ください。

トリプル識別受信機能の使いかた

つづく

① 159～160MHz帯デジタル無線受信機能について

デジタル無線とは、各都道府県警察本部と移動端末間で通信するためのもので、移動端末から各都道府県警察本部へ送信する際に、159～160MHz帯の周波数が使われていますので、その電波受信により、移動局が近くにいる可能性が高いことを察知できます。

カーロケ帯受信機能と同じように、事前に察知することにより、緊急車輛の通行の妨げにならないようにするなど、安全走行に役立ちます。

《デジタル無線のON/OFFのしかた》

放送局や無線中継局などが近くにある場合、強い電波の影響や周囲の状況により、デジタル無線の受信状態になることがあります。こんなことがひんぱんに起こる場合、デジタル無線の受信機能だけOFF(切)にすることができます。

- ① 一旦、電源スイッチをOFFにする。
- ② MAC/ASSボタンを押したまま、電源スイッチをONにし、ボイスが聞こえたらボタンをはなす。

※ ON⇔OFFが切り換わり、それぞれ設定したモードをボイスでお知らせします。



② 350.1MHz取締無線受信機能について

スピード違反の取締りや、シートベルト着用義務違反の取締り現場では、350.1MHzの電波を用いたアナログ方式の無線で連絡が行われることがあります。

350.1MHz取締無線受信機能は、このような取締りに威力を発揮します。

※取締り現場での連絡方法には350.1MHzの電波を用いたアナログ方式の無線の他に、通話内容をコード化したデジタル方式や有線方式もあり、受信しても内容が分からなかったり、受信自体ができない場合もあります。

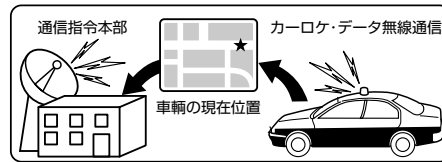
※カーオーディオやカーナビゲーションなどの影響により、ボイスでお知らせしたり、受信状態になることがあります。あらかじめご了承ください。

③ 407.7MHzカーロケ帯受信機能について

カーロケーターシステムとは、「無線自動車動態表示システム」のことで、通信指令本部が移動局(パトカー等)の現在位置をリアルタイムで地図画面上に表示し、把握するシステムです。

カーロケーターシステムを搭載した移動局は、GPSによる緯度・経度情報をデジタル化し、407.7MHz帯の周波数でデータ伝送していますので、その電波受信により、移動局が近くにいる可能性が高いことを察知できます。

このように、事前に察知することにより、緊急車輛の通行の妨げにならないようにするなど、安全走行に役立ちます。



- 移動局によっては、カーロケーターシステムが搭載されていない場合がありますので、移動局が近くにいても受信できない場合があります。
- 受信のタイミングによっては、実際の移動局の接近と受信のお知らせがズれる場合があります。

トリプル識別受信機能について

これら、デジタル無線、取締無線、そしてカーロケ帯の3種類の電波を受信した時に、トリプル識別受信機能により、それぞれ、どの電波を受信したのかを識別して、女性のボイスでお知らせします。

使いかた

使いかた

■ カーロケ遠近識別+圏外ボイス通知 [特許出願中]

407.7MHz帯の電波を受信したとき、その発信元が遠方のときは、『ピッピッ 1km以内のカーロケ無線を受信しました ご注意ください』とお知らせします。[カーロケ遠方受信]

また、発信元が近接しているときは、『ピッピッ すぐ近くのカーロケ無線を受信しました ご注意ください』とお知らせします。[カーロケ近接受信] このように、発信元の遠近を自動識別して女性のボイスでお知らせします。[カーロケ遠近識別]

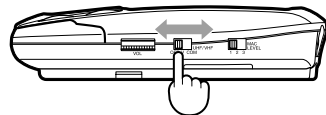
更に、[カーロケ近接受信]後の電波の受信状況により、発信元が圏外になったと思われる場合、『ピッピッ ピーピッ カーロケ無線が圏外になりました』と女性のボイスでお知らせします。[圏外ボイス通知]

※[圏外ボイス通知]があっても、実際には、停車中などで近くにいる場合もありますので、目安としてお考えください。

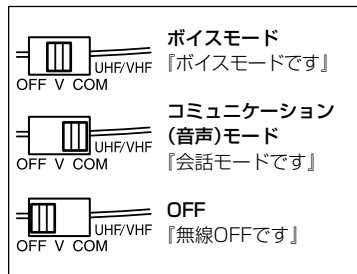


カーロケ遠近識別+圏外ボイス通知により、ストレスモード⇄リラックスモードのスムーズな切り換えを促し、より快適で安心な運転をアシストします。

1 設定する
UHF/VHFスイッチで動作モードを選びます。



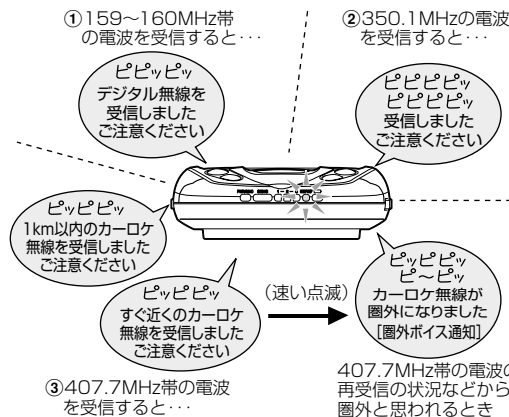
※それぞれ設定したモードをボイスでお知らせします。



159~160MHz帯、350.1MHz、407.7MHz帯の電波を受信すると

<ボイスモードのとき>

●UHF/VHFランプが緑色に点滅し、ボイスでお知らせします。

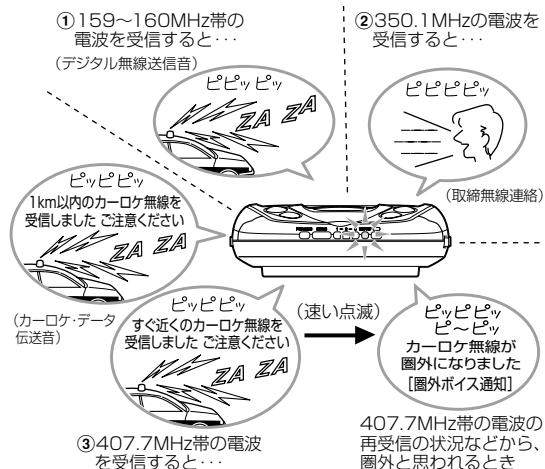


- 159~160MHz帯、350.1MHz、407.7MHz帯の電波を一瞬でも受信すると、ボイスが1フレーズ鳴ります。
- ボイスが鳴っているときに取締りレーダー波を受信すると、取締りレーダー波の警報音が優先されます。
- カーロケ近接受信から圏外ボイス通知までの間、UHF/VHFランプは速い点滅をします。

159～160MHz帯、350.1MHz、407.7MHz帯の電波を受信すると(つづき)

＜コミュニケーション(音声)モードのとき＞

- UHF/VHFランプが緑色に点滅し、受信内容を聞くことができます。

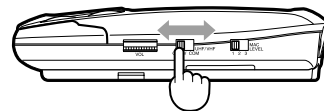


つづく

デジタル無線、取締無線、カーロケ無線などの無線の受信状況からシミュレーションし、快適ドライブのベスト・パートナーとして、安全走行のためのタイムリーなアドバイスをボイスでお知らせします。

1 確認する

UHF/VHFスイッチがボイスモード、またはコミュニケーション(音声)モードであることを確認します。(36ページ参照)



- UHF/VHFスイッチがOFFの状態では、ベスト・パートナー機能は働きません。

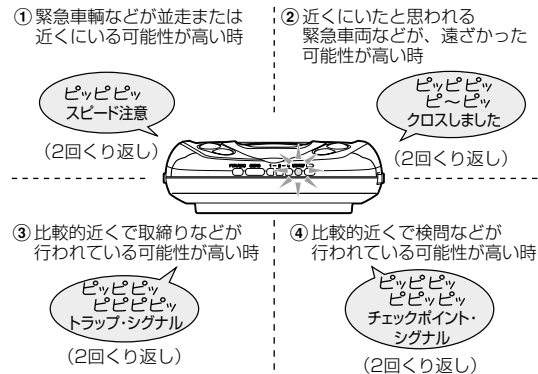
2 確認する

デジタル無線受信機能のONを確認します。(34ページ参照)

- デジタル無線OFFの状態では、一部のベスト・パートナー機能が働きません。

ベストパートナー機能について

種々の無線受信後のシミュレーションでお知らせすることがあると



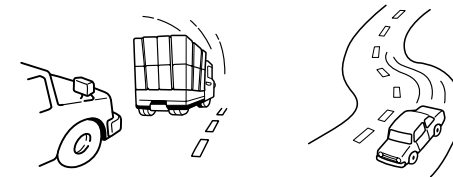
- ボイスによるお知らせから、しばらくの間、レーダー受信感度が、**スーパーエクストラモード**となります。
(但し、MACシステムがONのとき)

※ ボイスによるアドバイスがあっても、実際とは異なる場合がありますので、目安としてお考えください。

取締りレーダー波を受信しにくい場合

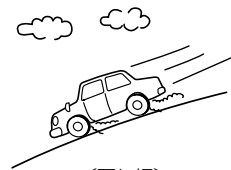
電波の発射方法や周囲の環境、条件などにより、電波を受信しにくいことがあります。

- 前に走行している車(とくに大型車)がある場合や、コーナー、坂道では、電波が遮断され、探知距離が短くなることがあります。スピードの出やすい下り坂では、とくにご注意ください。
- 対象の車が近くに来るまで、電波を発射しない狙い撃ち的な取締りができるステルス型のスピード測定装置があります。



〔前に走行中の車がある場合〕

〔コーナー〕



〔下り坂〕

電波式の自動ドアや、信号機の近くに設置されている車輛通過計測機などは、取締りレーダー波と同じ電波を使用しているため、反応するのは避けられません。『いつも鳴るから』と安心せずに注意してください。

取締りのミニ知識

本機と、取締りの方法や種類をよくつかんで、上手にご使用ください。制限速度を守り、安全運転を心がけることが大切です。

スピード違反の取締り方法

大きく分けて3つの方法があります。

1. 追走して測定する方法 (追尾方式)

指針を固定できるスピードメーターを搭載している白バイやパトカーで、対象の車を追走して速度を測ります。

本機は取締りレーダー波を発射しているものについては後方受信します。また、カーロケーターシステム搭載車の場合は、カーロケ帯受信機能により、警報することができます。

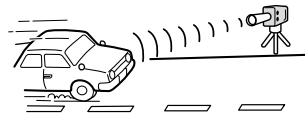
2. 距離と時間で算出する方法 (光電管式、ループコイル式)

一定区間を通過するのにかかる時間から速度を算出します。測定区間の始めと終わりに設置するセンサーには、赤外線や磁気スイッチなどが使われています。

この方式は取締りレーダー波を発射しておりませんので、従来のレーダー受信機能では、警報できません。

3. 電波を使って算出する方法 (レーダー方式)

電波を対象の車に向けて発射し、その反射波の周波数変化(ドップラー効果)で速度を算出します。



現在、スピード違反の取締りには、この方法が多く採用されています。この方法は、歴史も古く、種類、台数が多いことから、今後も取締りの主流になると思われます。

取締りレーダー波について

取締りレーダー波は、発射するときの角度や装置の種類によって性質が異なります。

定置式

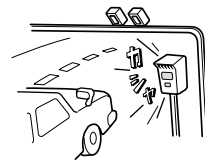
人が測定装置を道路際に設置して行います。

取締りレーダー波は、直進性が強いので、発射角度が浅いほど、探知しやすくなります。



自動速度取締り機(オービスⅢ)

速度の測定と証拠写真の撮影を自動的に行います。



移動式

測定装置をパトカーに搭載して、移動しながら測定を行います。

Kバンドについて

Kバンドは、米国ですでに使用されている取締りレーダー波の周波数で、日本国内でも使用される可能性があります。本機は、現在国内で使用されているXバンドに加え、Kバンドも受信できるX・Kツインバンド対応です。

故障かな?と思ったら

つづく

修理をご依頼になる前に、もう1度次のことをご確認ください。それでも異常や故障と思われるときは、お買い上げの販売店、または弊社営業所・サービス部にご相談ください。(49ページ参照)

症状	チェック項目
電源が入らない	- 電源スイッチがONになっていますか。 - バッテリーが消耗していませんか。シガープラグコードを使って充電してください。 - オートパワーOFF機能が働いていませんか。停車や駐車の状態が約3分以上続くと、自動的に電源が切れます。
充電できない	- 太陽光を十分に当てても充電できないときは、シガープラグコードを使って充電できるか確認してください。 - シガープラグで充電できないときは、シガープラグ内部のヒューズが切れていないか確認してください。切れている場合は、同じ容量(1A)の新しいヒューズと交換してください。
MACシステムやASS機能、オートパワーOFF機能が正常に働かない	- ご使用になる車種に合わせてMACレベルスイッチで振動の検出感度を設定してください。振動が極端に大きな車種や、走行中と停車中の振動に違いの少ない車種では正常に働かないことがあります。そのような車種では、MACシステムを解除してご使用ください。また、振動や騒音の激しい場所に駐車するときは、電源を切ってください。 - 警報中は音による振動を感知し、低速走行や停車しても警報が続くことがあります。こんなとき、警報をカットする場合は、テスト&ミュートボタンを押してください。
反応(警報)しない	- 電源が入っていましたか。パイロットランプの点滅を確認してください。 - 警報機能が正しく働きますか。テスト&ミュートボタンを押して確認してください。 - MACレベルスイッチが正しく設定されていますか。パイロットランプが赤色で点滅していませんか。パイロットランプが赤色で点滅しているときは警報しません。MACレベルスイッチを正しい位置に設定しなおしてください。MACレベルスイッチを切り換えても振動を検出しにくい場合は、取り付けかたを変えてみてください。

症状	チェック項目
反応(警報)しない	- オートパワーOFF機能が働いていませんか。停車や駐車の状態が約3分以上続くと、自動的に電源が切れます。走行中でもオートパワーOFF機能が働く場合は、MACレベルスイッチを設定しなおしてください。MACレベルスイッチを切り換えても振動を検出しにくい場合は、取り付けかたを変えてみてください。 - 取締りレーダー波が発射されていませんか。計測する瞬間だけ電波を発射するステルス型など、取締り準備中あるいは終了後などで、スピード測定装置から取締りレーダー波が発射されていないことがあります。(とくにオービスⅢではよくあります) - 取締りが「レーダー方式」で行われていませんか。
取締りもしていないのに警報機能が働く	- ローバッテリーアラームではありませんか。バッテリーランプが点滅しているときは、シガープラグコードを使って充電してください。 - 取締りレーダー波と同じ電波が他でも使用されています。それらの電波を受信すると警報機能が働くことがありますが、故障ではありませんので、ご了承ください。 ——取締りレーダー波と同じ電波を使用している主な機器—— - 電波式の自動ドア、防犯センサー - 信号機の近くに設置されている車輛通過計測機 - NTTのマイクロウェーブ通信回線の一部 - 気象用レーダー、航空レーダーの一部 - 他のレーダー探知機の一部 - まれに他の無線機の影響を受けることがあります。その場合は取り付け位置を変えてみてください。

故障かな？と思ったら

症状	チェック項目
警報の途中で警報音が小さくなりランプ類も暗くなる	レーダー波の受信が約30秒以上続くと、警報音が小さくなり、ランプ類も暗くなります。
カーナビゲーションの影響を排除できない	- 自動ドアなどの常に電波の出ている場所でエンジンを始動した場合、GPSを排除できないことがあります。このようなときは、電波の出ていない場所へ移動して、もう1度本機の電源スイッチを入れ直してください。 - 一部のカーナビゲーションシステムにおいては、異常発振等によりGPS排除されないものがあります。あらかじめご了承ください。
Nシステムを検知できない	- Nシステムスイッチは「ON」の位置に設定していましたか。 - Nシステムセンサーがサンバイザーやフロントガラスのスモークなどで、感知しにくくなっていませんか。取り付け場所を変更してみてください。 - Nシステムは稼動していましたか。稼動していない場合は、検知できません。 - 一部の車種に採用されているUVカットガラスにより、検知しにくい場合があります。
ひんぱんにトリプル識別受信する	放送局や無線中継局などが近くにある場合、強い電波の影響や周囲の状況により、受信状態になることがあります。また、取り付けた車やカーナビの画面、カーオーディオなどから強い電波が放射している場合があります。
取締り現場なのに350.1MHzを受信しない	- UHF/VHFスイッチをONに設定していましたか。 - 取締り現場での連絡が無線方式で行われていましたか。連絡には350.1MHzの電波を使った無線方式の他に、有線方式の場合もあります。

仕様

電源電圧	： DC 3.6V （専用ニッケル水素電池1.2V×3） DC12V/24V （シガープラグ入力充電電圧）
消費電流	： 待機時：4mA以下 （Nシステム検知/UHF/VHF部 OFF時） 最大：110mA以下
受信方式	： スイープオシレーター式ダブルスーパーヘテロダイン方式
受信周波数	： [レーダー部] Xバンド/Kバンド [UHF部] 350.1MHz/407.7MHz帯 [VHF部] 159～160MHz帯
動作温度範囲	： -20℃～+85℃ （UHF/VHF部：-10℃～+60℃） （充電可能温度範囲：-5℃～+85℃）
本体外形寸法	： 78(W)×24(H)×115(D)mm（電池部を除く）
本体重量	： 180g（電池含む）

本機の仕様および外観は、改良のため予告なく変更することがあります。
あらかじめご了承ください。