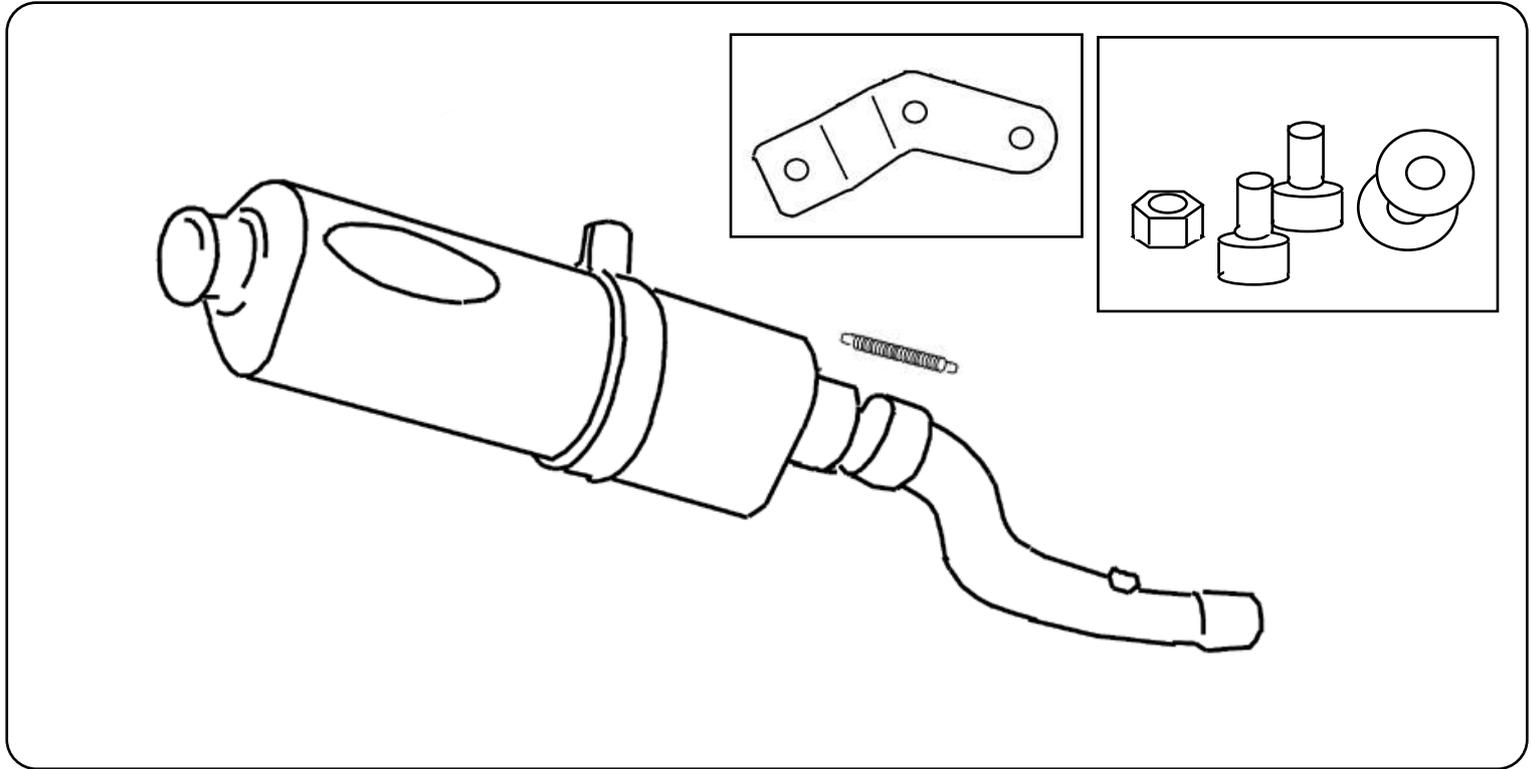


この度は、弊社製品をお買い上げ頂き誠にありがとうございます。
取り付けに関しましては、メーカー発行のサービスマニュアル及び当説明書の指示に従って作業を行って下さい。作業は必ずエンジンが冷えた状態で、且つ車体が安定した状態で行って下さい。このマフラーは、D-Tracker125/KLX125(EBJ-LX125D/EBJ-LX125C)用となっております。その他の機種(車両型式)に関しては、取り付け確認及び法規適合等の確認を行っていませんのでご注意下さい。取り付け作業に関して、ご不明な点などございましたら、当社までお問い合わせ下さい。

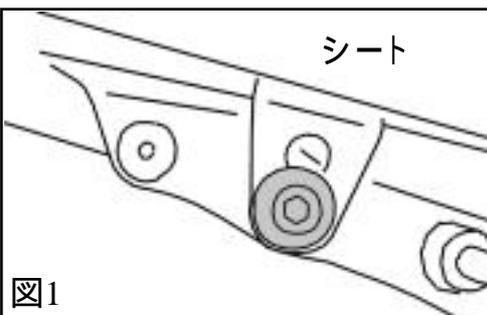


純正マフラーの取り外し

純正サイレンサーを取り外します。純正サイレンサーを取り外した際の部品の一部はマフラー取り付けの際に使用しますので無くさない様ご注意下さい。
センサーは車体側に残しておきます。
マフラーおよびマフラー脱着に伴うその他純正パーツの脱着方法に関してはメーカー発行のサービスマニュアルの指示に従って作業を行ってください。

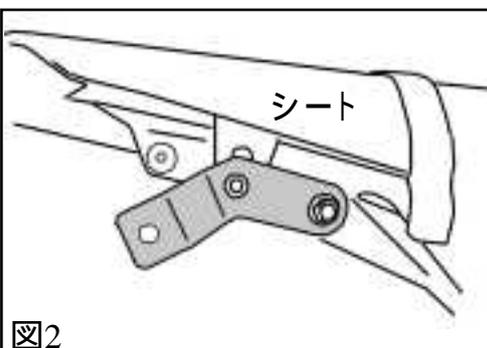
パーツリスト(梱包内容)

図番	パーツ名	数量
	テールパイプ	1
	サイレンサー	1
	スプリング	1
	サイレンサーステー	1
	ナットM8	1
	ボルトM8-20	2
	ワッシャーM8	2



サイレンサーステーの取付け

シートを固定している右側のボルトを外し、代わりに付属の ワッシャー・ボルトでシートを固定します。(図1参照) ボルトを交換するのは右側だけです。次にノーマルサイレンサーを固定していた純正ナットで、サイレンサーステーをフレームに取り付けます。この時、先程取り付けた ボルトが回り止めの役割を果たします。(図2参照)



テールパイプの取付け

純正集合部に純正のクランプバンドを使用してテールパイプ を取り付けます。この時点ではクランプバンドは仮留めの状態にしておきます。ガasket(純正品番: 11061-0207)は、必ず新しいものをご使用下さい。センサーをテールパイプに取付ける際、配線が抜れたり無理がかかったりしない様注意して下さい。

サイレンサーの取付け

サイレンサーをテールパイプに差込み、スプリングを掛けます。次に ボルト・ ワッシャー・ ナットを用いてサイレンサーをサイレンサーステーに固定します(仮留め)。サイレンサー形状が特殊な為、真円のサイレンサーなどに比べてバンドの固定が若干困難ですが、慎重に作業を行って下さい。

テールパイプやサイレンサーと、車体・カウル等に干渉が無い事を確認し、問題がある場合は各差込み部で微調整を行った上で、クランプバンドやボルトナット類を本締めします。最後に、純正マフラー脱着の際に取り外した部品があれば、それらを取り付けます。必要があればフロントパイプのフランジを緩めて調整を行って下さい。

車体誤差等により、リヤブレーキのストップランプスイッチのワイヤーが干渉する場合は、引っかかったりする事無く正常に作動する様調整して下さい。

各差込み部には排気漏れ防止の為、シリコンボンド等を用いる事をお勧めします。

スプリングはペンチ等を用いて作業すると折損の原因になりますので、必ずスプリングフック等をご使用下さい。

最終確認

以上で作業は終了です。マフラーに付着した汚れをよく拭き取った上でエンジンを始動し、排気漏れ等がない事を確認し、必要があれば修正を行って下さい。

セッティングについて

このマフラーはすべてスタンダードの状態にて性能を発揮するよう設計されておりますので、基本的にセッティングは不要です。(より突き詰めてセッティングを行う事でより良い結果を得られる場合はございます)

又、アクセルを戻した際に起こるアフターファイヤーが純正マフラーに比べて目立つ場合がありますが、これは車両の吸排気系が排ガス浄化の目的で積極的にマフラー内で二次燃焼を起こす仕組みになっている為であり、特に不具合等の心配はございません。(純正マフラーはサイレンサー内に壁が多い構造の為アフターファイヤーが目立ちませんが、純正マフラーでも同様に発生しています。)

注意！

走行中や走行後、マフラーは非常に高温になります。特にこのマフラーは排出ガス浄化の目的で、サイレンサー部に触媒を使用しており、従来のマフラーに比べ更に高温になりますので、より一層の注意が必要です。火傷や衣類・靴等への熱害・損傷には十分お気をつけ下さい。又、駐車の際は他の人が触れない様にご配慮下さい。

グラスウール(消音材)は消耗品です。主な消耗の例としては、「排気圧によるグラスウールの飛散」、「カーボン(スス)の堆積による目詰まり」、「水分を含む事による消音能力の低下」、等があり、消耗の進み方は走り方や環境によって大幅に変わります。グラスウールの飛散はほぼ使用期間に比例しますが、その他のケースは使用状況によってはごく短期間で発生する場合があります。主な原因は吸気系/点火系の不具合や乗り方によるカブリ症状から起こるカーボンの堆積、雨水や燃焼時の水分が排出されずにいる事から起こる水分の滞留などです。カーボンの発生は定期的なメンテナンスやカブリさせない乗り方を意識する事で防ぐ事ができ、サイレンサー内に一時的に溜まった水分は、高回転域を使用する事で蒸発 排出されますので、定期的に適度に回して乗る事で解消する事ができます。(スピード違反を推奨するものではありません。安全に法令遵守の範囲でお願いします。)

グラスウールが消耗した状態での走行は周囲の迷惑になるだけでなく、マフラー及び車両の故障に繋がる場合がありますので、音量の増加等、グラスウール消耗の症状が表れた際はサイレンサーのオーバーホールサービス(有償)をご利用ください。

走行時、走行後は大変マフラーが高温になっています。火傷にお気を付け下さい。

シンナー等の強力な有機溶剤は本製品には使用しないで下さい。

本製品はJMCAの認定を受け、排気ガス検査成績書を付属しております。大切な書類ですので無くさないように注意して管理してください。(再発行は有償となります)

転倒等に伴う修理に関しましては、状態によりお受けできる場合と出来ない場合がございます。電話・メール等にてお問合せ下さい。その他ご不明な点ありましたらお気軽にお問い合わせ下さい。