PCX（EBJ-JF56）のセンタースプリングとクラッチスプリングを交換

2016年6月11日 12:02 hiroaki コメントする

少し前にWRを純正の18gから15.5gへと変更しましたが、今回はセンタースプリングとクラッチスプリングを交換します。

センタースプリング交換は、WRと似たような効果ですが、再加速時のレスポンスがアップする部分です。
（もちろん純正に比べ燃費や耐久性は落ちます）
クラッチスプリング交換は、発進時のクラッチが繋がる回転数がアップし、0スタートの出足が良くなります。

今回交換するのは純正からちょっとだけ強化されたものなので、劇的に変化は期待出来ませんが、逆に劇的に耐久性や燃費が悪くなることもないでしょう。

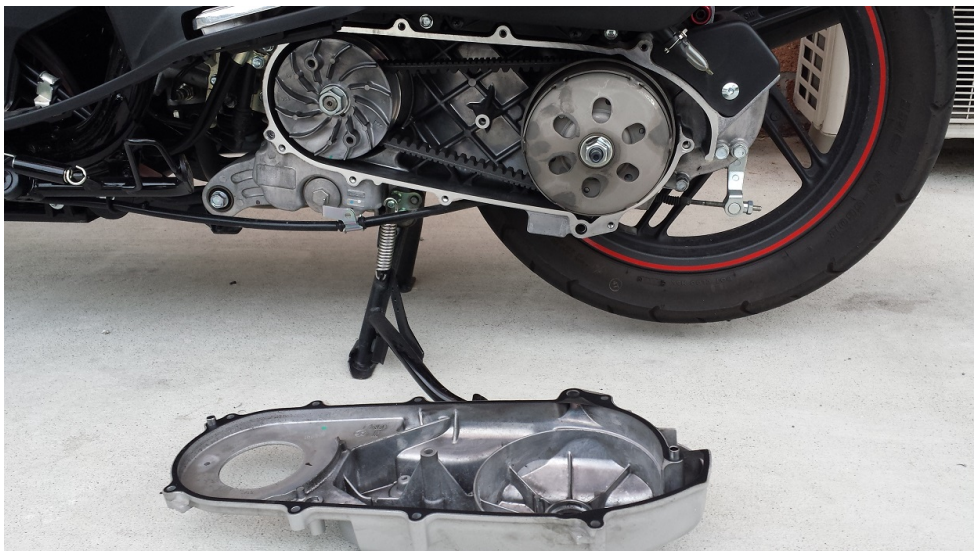
デイトナ スーパークラッチセンタースプリング [3%UP]
キタコ 強化クラッチスプリングセット
キジマ 2WAYレンチ 32/39mm

クラッチを分解するにはドリブンプーリーナット（39mm）という特殊なサイズのレンチが必要です。
他に使い道がないので、値段の安いキタコのものを用意しました。

交換はPCXではお約束の外装外しから。
（外装外しは毎回面倒臭いです・・・）

外装外しは以下のサイトが詳しいです。
PCXの外装脱着(アンダーカウルの取り外し手順)

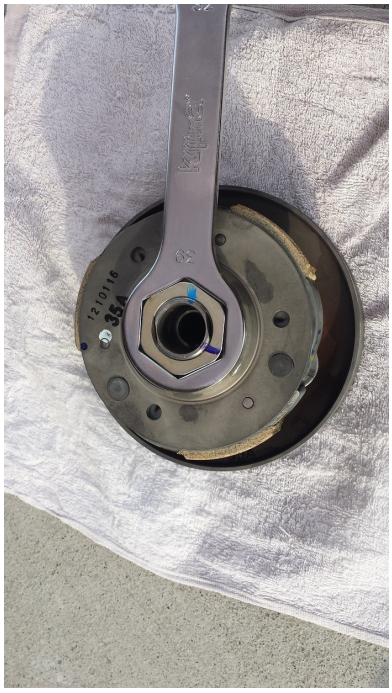
8mmのディープソケットか細いソケットレンチがないと、クランクケースは外せないので注意が必要です。



次にクラッチを止めているアウターナット（19mm）を外します。
そのままではクラッチが回るので、ユニバーサルホルダーで固定して外します。

ナットを外しクラッチアウターとクラッチドリブンプーリーASSYを抜き取ります。
（ベルトが邪魔で抜けない場合は、プーリーを外しましょう）

次にクラッチドリブンプーリーASSYのドリブンプーリーナット（39mm）を外します。



このレンチではトルク管理が出来ないので、印を付けておいて締める時の目印にします。
（元々メーカー出荷時に印がつけてあったのでそのまま）

一気にナットを外すとスプリングの力で飛び出すので、ナットを少し緩めたら、体重を掛けて圧縮した状態でナットを外します。

純正スプリングは紫色でした。

純正とデイトナ3%を比較すると太さは同じですが、長さは微妙にデイトナのものの方が長いです。

次にクラッチスプリングを交換するためにEクリップを外します。
小さめのマイナスドライバーを使えば簡単に外れます。

クリップを外したらプレートを外すのですが、こっちの方が固くてよほど面倒でした。

スプリングもマイナスドライバーで交換します。
外すのも取り付けるのも、コツを覚えれば１カ所１分掛からずに交換可能です。

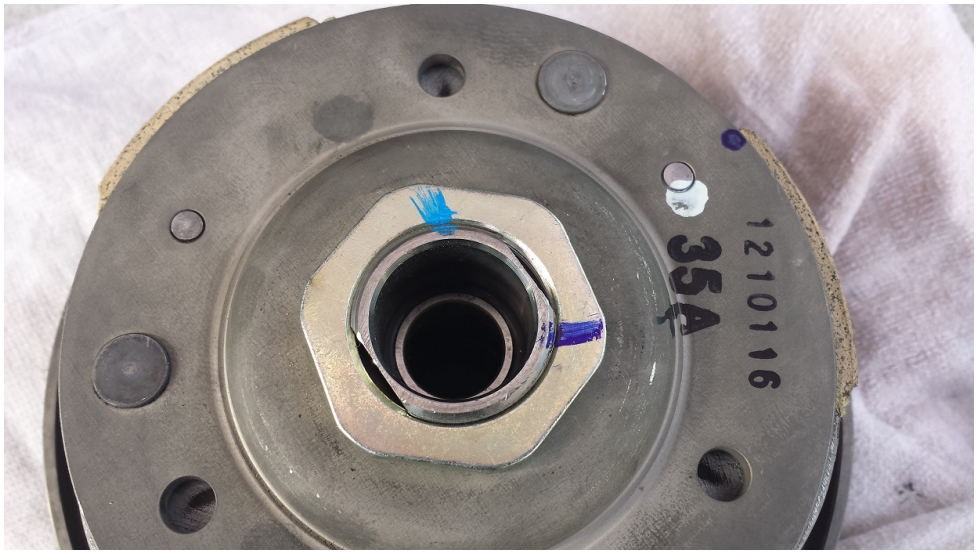
スプリングを交換したらプレートを戻してEクリップをはめるわけですが、プレートをしっかりと取り付けておかないと、溝が見えずにクリップが入りません。

クリップは遠心力で飛ばないように、元々付いてた向き（開いてる方が外側）で取り付けるようにします。

センタースプリングは抜いて取り換えるだけです。
デイトナのスプリングは純正と太さが同じなので、スプリングカラーを取り付けてセットします。
（デイトナの説明には、ホンダ車にはスプリングカラーを取り付けるなと書かれていますが、JF56に関しては取り付けた方がいいかと思います）

あとは元通り組み付けていけば終了です。

ドリブンプーリーナット（39mm）はキタコのレンチではトルク管理が出来ないので、元々の位置まで締め込みます。
元の位置まで締めると、恐らく規定トルクよりも固く締まると思います。
（メーカー出荷時は、全体的に規定トルクよりも高トルクで締まってる気がします）
ちなみに39mmをトルクレンチで締めれる人は54N・mで締め付けます。



アウターナット（19mm）は規定トルクで締めます。
規定トルクは49N・mです。

取り付け後に乗ってみました。
WR15.5g＋上記の変更で変速回転数は6200回転前後になり、少しだけ回転数がアップしました。
（センタースプリング交換前のWR15.5gでは6100回転前後での変速でした）
発進時のクラッチスプリングの効果は正直分かりません（笑）
クラッチが繋がる回転数が500回転程度アップしたところで、0スタートは殆ど速くなりません。

WR（15.5g）とセンタースプリング（3%アップ）交換も大して速くはなっていません。
（全く速くなってないわけではありませんが、効果はそう大きくないという意味です）
燃費はリッター当たり5kmくらい低下してます。
（飛ばしてる時より、燃費走行してる時の方が燃費の開きが大きい感じです）

純正がかなり凄いバランスでセッティングされてるのが分かります。

せっかく交換したので暫くはこの仕様で行きますが、駆動系をオーバーホールする際は、ノーマルに戻すかもしれません（笑）

2016/06/18 追記

結局センタースプリング（3%アップ）は取り外してノーマルに戻しました。
変速回転数は上がりますが、それほど速くなった感じはないですし、その割に燃費の悪化とのバランスが悪いです。
ノーマルマフラーでなくスポーツマフラーなら違った結果だったと思いますが、ノーマルだと回転だけ上がっても微妙と言わざるを得ないです。
（もちろんトルクは下がっても回転上昇で馬力自体は上がるわけで、交換前よりは速くなってるとは思いますが、燃費まで入れた費用対効果で考えると微妙という意味です）