

2015年01月22日

## 第13話 PCX150のリアショック交換(キタコ ショックアブソーバー)



PCX150(KF18)のサスペンションは結構硬いです。路面の小さな凹凸を拾って頻繁に跳ねる反面、衝撃はきちんと吸収するので揺れが続くようなことはないのですが、長時間の乗車となると慣れるまでは少々疲れます。さらに下側の付け根が美しくないという理由で今回はリアショック(リアサス)の交換ですw

PCXのリアショックは1型から3型まで排気量に関係なく共通サイズなので、選択肢は他のパーツに比べると多いほうだと思います。しかしネットでPCXのレビューを読んでいると2型まではサスペンションがフニャフニャしているという意見を結構目にしますし、それを補うために各メーカーは硬めのリアショックをリリースしているようです。つまり3型は交換しても今よりやわらかくすることはあまり期待できないわけで、そうなると各部の調整機能があるリアショックが必要になってくるのですが、価格が一気に跳ね上がります。

また、ヤマハ シグナスXのリアショックはPCXより全長が10mm長いだけで上下の固定部分は同じサイズだから加工なしで流用できるようですが、自分はスタイリングを重視するので是が非でもヒップアップは避けたいという理由で除外します。そんなわけで硬さに関しては体を慣らす方向にシフトして、今回も見た目重視で選びましたw



### キタコ ショックアブソーバー(レッド)

定価 : 12,800円(税別)

品番 : 520-1426030

適合 : PCX全車種

[メーカー公式サイト](#)

---

【レビュー】



左右1セットで長さは純正と同じ310mmです。プリロード調整機能(無段階)もあって、出荷時(一番やわらかい)のセッティングだと純正と似たような乗り心地です。衝撃はきちんと吸収しますが平均体重の男性でも路面の小さな凹凸を拾って頻繁に跳ねるので、長時間の乗車や路面状況が把握しにくい夜間などは多少疲れます。しかし1,000kmほど走るとスプリングがなじんだのか自分の体がなじんだのかはわかりませんが、あまり硬さは気にならなくなりましたw 乗車時の沈み込みや足つきも純正との違いは感じませんし、直径も純正が約50mmに対してこちらは約57mmとそんなに差がないので、タイヤやエアクリナーとのクリアランスも全く問題ありません。



スタイリングに関してはスプリングの長さが絶妙なので、黒い足回りの中にメタルレッドが栄えてとても良いで

す。ロックナットの部分がシルバーになっていますが、これもスイングアームやボディカラーと調和しています。下側の付け根の溶接が少し安っぽいですが、実際に安いので文句は言えませんし、リーズナブルなわりに全体的にチープな雰囲気もないので、ドレスアップアイテムとしてもオススメです。

### 【交換作業】

※作業内容はPCX(JF56)、PCX150(KF18)ともに共通です



#### [手順1]

以下のパーツを取り外します。

[ボディカバー\(リアカウル\)](#)

[ラゲッジボックス\(メットイン\)](#)

[マフラー](#)





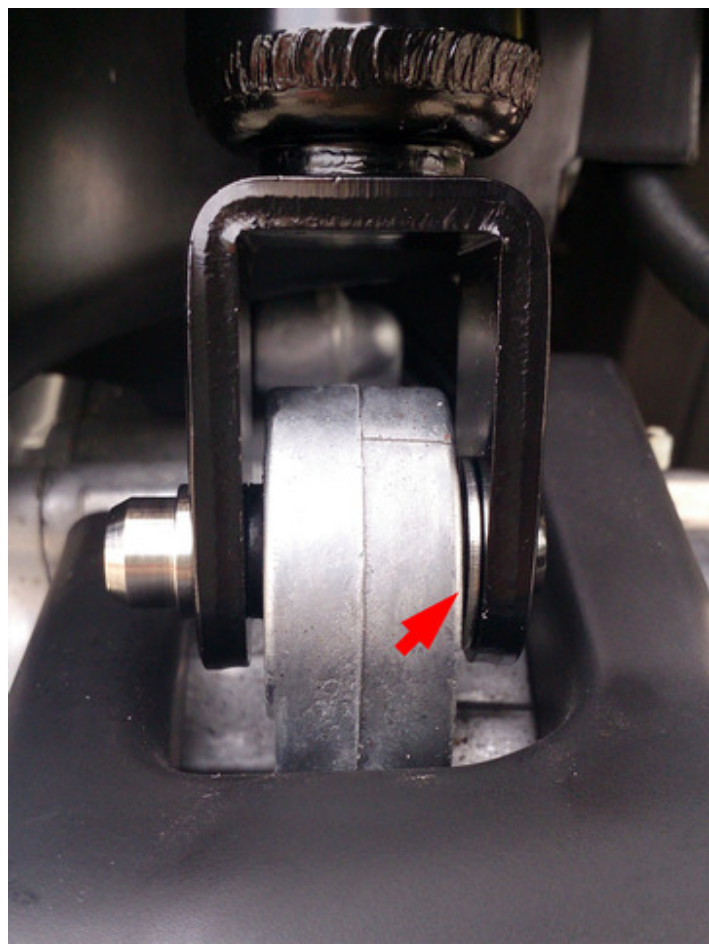
【手順2】

プーリーケースの下側にある平らな部分にジャッキをかけます。なくてもなんとかなりませんが、あったほうが何かと便利ですw



### [手順3]

リアショックを固定している下のボルトと上のナットを外して片側ずつ交換します。リアショックはネジ山が切っているほうが内側です。締め付けトルクは上のナットが $34\text{N}\cdot\text{m}$ で、下のボルトは $27\text{N}\cdot\text{m}$ です。



この際に下側の付け根が少し広いのでスペーサーを入れて調整します。自分の場合はホームセンターなどで売っているステンレス製のM8ワッシャー(1mm厚)を1枚入れました。

最後に各部を点検して外装とマフラーを元に戻します。



下側が少し寂しかったので後ほどボルトを変更して、キャップボルトホルダーを付けましたw

POSH ステンレスブラックキャップボルト(M8×35mm 2本入り)

品番 : 900835-26

POSH キャップボルトホルダー(M8レッド 2個入り)

品番 : 200306

リアショックの交換は以上です。