

NIIGATA DREAM CB750Four CLUB

かわらばん

VOL, 47



春が来たよ~!!バイクの季節到来!



やっと春らしくなってきましたね。桜のつぼみもほころび始め、いよいよバイクのシーズン到来です。今年、小野さんも車検を取ってツーリングに参加したいと言っていました。で、早速ですが、4月にツーリングに行きましょう。海沿いを走ってみませんか？

月例ツーリングの御案内で~す。

のっけからツーリングの案内を出したいほどバイクに乗りたい今日この頃です。皆さんだって同じでしょ？今年初の月例ツーリングです。ソバでも食べに行きませんか？

期 日・・・4月21日（日曜日）

集合場所・・・国道7号線新新バイパス関越道 豊栄P・A

出発時間・・・午前8時

行き先・・・山形県の道の駅。縄文時代の建物があるところ。

欠席の人は、事前にやまちゃんへ電話をして下さい。（自宅 0256-92-5475；携帯 090-4732-9161）

今年の定例ツーリングは、5月6日を予定しています。高速道路を使って、1週800円のツーリングに挑戦してみましょう。

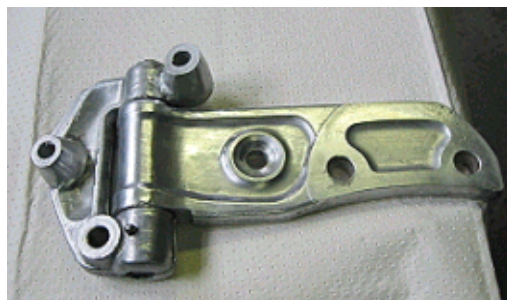
キャリパーの戻りが悪い?

ブレーキを引きずっている方、いませんか？先月号でも御紹介しましたが、まだ、試していない方、ちょっとやってみませんか？本当に良くなりますよ。私のブレーキも揉み出しをしてみました。分解清掃が面倒くさかったので、とりあえず、ローターとパッドの隙間を広げ、厚さ1mmほどのゴム板を挟んで何回もブレーキレバーを操作します。いい加減に手の指が疲れてきたら、ゴム板を抜き取ります。すると、どうでしょう。見違えるほどタッチも効きも良くなりました。こんなにもブレーキが効くとは思わなかったほど良くなりました。ピストンの揉み出しは、時折しましょうね。もちろん、清掃も大事です。

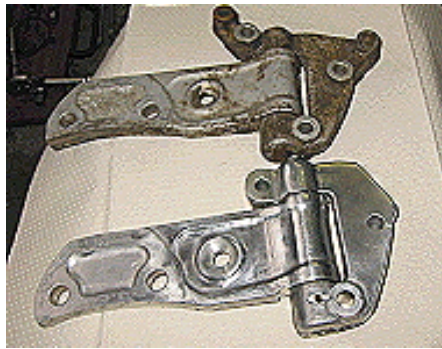
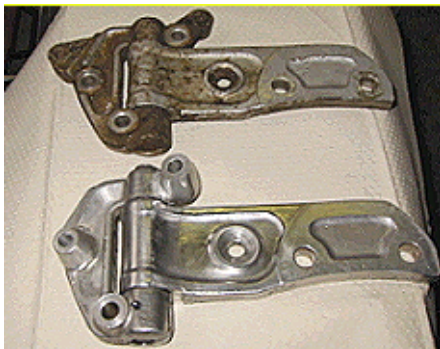
土谷さんのダブルディスク計画 完結編

全ての部品が揃い、キャリパーの塗装も終わったのに、片桐が出張のため不在でした。で、2週間ほど強制休憩していたプロジェクトが、ついに完成しました。

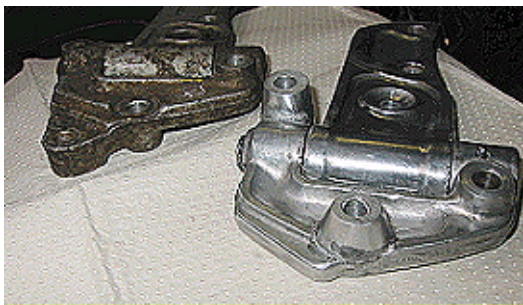
K0~K2までは、これから御紹介するものと同じ加工をしますが、K4~K6は、キャリパーサポートをひっくり返すだけです。後は、スペーサーで位置調整をすれば、サポートの問題は解決します。今回は、K2と言う事で、このキャリパーサポートを加工しなければならず、面倒くさい作業となりました。しかし、仕上げた後は、きっとニンマリしますよ。これが仕上げた右用のサポートです。何処が違うか解りますか？いくら磨きの土谷さんと言えども、バフがかかっているだけじゃありません。ノーマルをベースにアルゴンでアルミを盛り、取り付けマウントを作っ



すか？いくら磨きの土谷さんと言えども、バフがかかっているだけじゃありません。ノーマルをベースにアルゴンでアルミを盛り、取り付けマウントを作っ

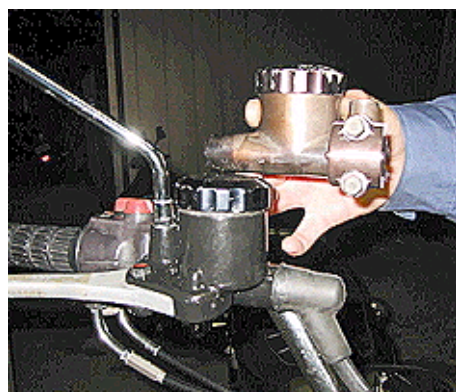


たのです。上がノーマルのサポートです。違いがよく解るでしょ？切り落としたところ、削り込んだところ、肉盛りしたところがよく解ると思います。センターからオフセット量を計測して、少しよけい目にアルミを盛り、それを削って形成します。CBのハブは、左



右対称ではありませんから、後から取り付けるローターの場所が、少し内側になりますから、その分、サポートも内側に追いつく必要があります。それをしないと、パッドがかなり扁平した減り方になってしまい、更にはキャリパーピストンの戻りにも影響が出ます。肉盛りが足りなかった場合は、ワッシャーを挟んで位置調整します。ディスクローターの面とサポートの面が平行になる事が重要です。

次は、ギアボックスリテーナーの改良です。本来であれば、ローターの反対側にあるメッキのカバーに挟まれてメーターのギアを回す方法を取っていますが、この位置にローターが追加されるわけですから、ギアボックスリテーナーを改良しないとスピードメーターが動きません。で、写真の右が改良後、左がノーマルです。44年製のK0をまねて作ります。この作業をしていると、CBは、最初、ダブルディスクで生産しようとしていたのでは？と思われる。全てにその痕跡が残っているからです。フロントフォークの OUTER チューブはサポート用の取り付けが出来るように作られてい



ますが、それだけではなく、ハブなどにも、きちっとそれなりの加工がされてあるのです。マスターシリンダーだってボーリングすれば、ダブル用のピストンが入りますし、肉厚だって十分にあります。更には、その後に発売されたFIIのマスターシリンダーの内部形状は、シングル用を改造した物と同じ形になります。液量が多いのが違いですが、では何故、シングルディスクにして発売したのか？それは恐らく、フロントタイヤの取り外しに支障が出たためと思われる。ダブルディスクに加工したCBは、キャリパーサポートを取り外さないと、フロントタイヤがはずれません。その煩わしさを回避

するためにシングルディスクにして発売したのでは？と思うのです。つまり、向かい合ったキャリパーのねじは、車載工具でははずす事が出来ない事もあるし、恐らくキャリパーの金型は既に作ってしまった後で、コストをかけない措置が取られたのでは？と思います。考えていると、CBって技術者の色々な試行錯誤の末、完成されたオートバイだと思います。皆さんもCBに惚れ直したでしょ？で、これらをフロントフォークに取り付けます。ブレーキホースが2本必要となりますから、ステアリングシステムのブレーキホースを綱いているバンジョーボルトは、ダブル用の物に取り替えます。ブレーキホースとメーターワイヤーがこすれると、車検に通りませんから、これをバンドで固定します。ブレーキパイプはフェンダーにロックタイトで固定します。こうすれば、車検にも無事通るようになります。今回、土谷さんは、ローターの穴空け加工をしませんでした。なんでも、ノーマ





ルの形状にこだわりを持っているからだと言っていました。それでも、2枚になったディスクローターの御陰で、823ccになったエンジンに見合うストップパワーが得られるでしょう。ツーリングに行ったら、土谷さんのCBの前を走るCBは無いかもしれませんね。午後2時からの作業でしたが、6時頃に終わりました。小雨の降る中を家路に向かって走る土谷さんのCBは、夕闇の中をズ太い排気音を残しながら走って行きました。(カッコいい締めくくりだったでしょ？でもね、車検が切れていたから、仮ナンバーで走ってきたんだよ！！)

大久保さんのモンキー大改造！

だいぶ綺麗になったモンキーですが、ホイールがサビサビだったので、塗装をしています。同時にベアリングも交換する予定でしたが、今月は時間が無く塗装のみでした。しかし、タイヤは新品のTT100！！来月号には写真も載せる事が出来ると思います。今回は写真を撮る暇もなかったんだもん。次号にご期待下さい。そうそう、そのホイールの錆ですが、ハブも含めてブラストを使いました。ガラスビーズでブラストしたのですが、綺麗になりますよ。サンドペーパーなんかよりずっといい！！入り組んだ形状の箇所にはお勧めですね。

アメリカのホームページから。

なんか話題になる物はないかと物色したら、アメリカのホームページにちょっとしたインプレッションが出ていました。これを紹介しますね。

どのくらい売れたのか？

CB750は、歴史を変えると云った1つの理由のため、その重要な役割を果たした唯一のオートバイです。それまでの市場では、単気筒や2気筒が主流でした。しかし、本田は、その市場に直列4気筒、空冷の大きなエンジンを持つオートバイを1969年に突然発売したのです。アメリカ本田は、1969年から10年間で40万台のCB750Fourを売り上げたのです。

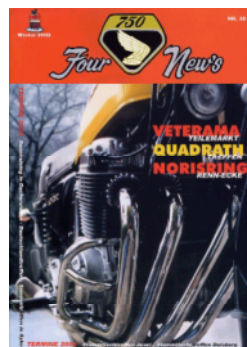
最も多く売れた実績は、1973年で、たった1年で6万台ものCB750Fourが売れたのです。それは、それまでのオートバイ販売実績に無かったとてつもない数字でした。

と言う記述が出ていました。すごいものですね。もちろん、英語で書かれてありましたので、私が訳しました。大筋で合っていると思います。(ハハハ、本当はあまり自信がなかったりして……。)



事務局通信

しかし、1973年というときですね。しかし、海外ではK3が発売されていたときですね。しかし、海外ヤフーで検索すると、CB750Fourに関するホームページが沢山ある事が解りました。色々な写真が載っていましたが、中古車相場は、やはり高いようですね。個人売買のページもありましたよ。物の確認が出来ないから、ちょっと手が出ませんけど。海外でもファンが大勢いる事が解りました。こんな雑誌まで出ているんです



ね。未だに色々なパーツも売られていました。これだけのファンがいるんだから、もっと部品を作り続けてもらいたいものですね、ホンダさん。キャブレターの部品が一時欠品となっていました。これが再販されました。パッキンセットからジェット類まで出るそうです。生産中止と言えども、可能性があるんですね。と言う事は、外装パーツや主流パーツの欠品も補われるのかな？メーターも再販してよ！

古いくせにパーツが豊富なK0 事務局 沼田 少し新しいのにパーツがないK2 片桐