

このページは管理人の日々思うことを書いていきたいと思います。

9/16

こんばんわ、管理人です。
さて、フロントタイヤの溝が無くなってきそうだったので
タイヤを前後変えてみました。
CB750の場合リアのサイズが150/70/17
なのでタイヤを選びにくいのに加え、リムサイズが
3.85だったかな？なので余計に色々考えさせられます。
今回はリアを160/60/17から150/70/17と適正サイズに
戻してみました。といってもブリジストンのBT-021という
タイヤですけれども、しかしながらリムサイズが4.00~
という表記がなのですが 笑
変えてみた雑感としましては
ハンドリングがナチュラルになりましたね。
バンクさせるときに素直な切れ込みをします。
元々はミシュランの旧パイロットロードでしたが
これもなかなか良かったです。
タイヤの減りが少ない割にはそこそこのグリップ感があります。
しかしながら、ロードインフォメーションを感じづらいですね。
ある意味では不安を持たなくても運転が出来るのですが
悪くいえば、路面のでこぼこを感じづらいと思います。
普通に運転する分には凄く良いタイヤではないでしょうか。
BT-021に関して言えば、ミシュランとは反対かもしれません。
路面の状況を感じやすいです。
多分にタイヤの剛性が高いのでしょう。
倒しこもうとすると、素直な切れ込みをしますね。

160/60/17と150/70/17の両方を試した結果
どちらもメリットデメリットがあります。
個人的な感想になりますが、160/60/17の場合
リムサイズで適合するものはありません。
リムサイズが適合しなくてサイズを上げるということは
タイヤがぼってりした感じになります。
これについては賛否両論ですが直進安定性が
増加しますね。しかしながらバンクさせるときの
切れ込みは鈍重な感じがしました。
取り回しではこちらの方が倒れる感じがしないので
好きなのですけれども。
BT-021に関して言えば、どちらかというワインディングロード
で真価を発揮することでしょう。
ジムカーナをやるのであれば、150/70/17をお勧めします。
一本橋や千鳥走行が好きな人は160/60/17が良いかもしれないです 笑

CB750の素直さを発揮させるという点では
150/70/17サイズをお勧めします。
ニュートラルステアの具合がとてもわかりやすいです。
もし、160/60/17サイズを履くのであれば
ゲイルスピードとかの社外ホイールに変えてからの方が良いかも。
ゲイルスピードのホイール精度は賛否両論ですけれども。
次に思ったのがタイヤの剛性が上がっていると
ブレーキングに影響が出ます。
多分ですが、フロントのダブルディスク+片押し2pot
の純正ブレーキであれば、程々の具合になりますが
管理人はnissinの6potを入れているので
フロントフォークの振れを感じます。
それに加えてWPのスプリング+15番のフォークオイルを
入れているので尚更かもしれません。
トータルバランスという点では純正のままが一番ですね。
因みにフロントフォークスタビライザーも入れてはいるのですが
飾り程度の効果しかありません。
出来るならフロントフォークを43 にしたいのですが。
本当ならフレームにも補強を入れたいのですが 笑
CB750には140/70/17のタイヤも入ることには入りますが
ハンドリングがクイックになり過ぎてしまうことでしょう。
バンクさせるときに急な切れ込みになるような気がします。
クイックさを求めるならありかもしれません 笑

9/7

こんばんわ、管理人です。
先月辺りから添加剤を150km毎に入れていきます。
ワコーズのフューエルワンという商品ですね。
因みに自身はワコーズ信者であっても

ワコーズの回し者ではありません 笑
さて、この商品にはエンジンのカーボンスラッジ除去
とかキャブの洗浄効果があると書いてあるのですが
実際どうなのかはキャブやエンジンを開けてないのでわかりません。
入れて10~20kmぐらいいは排ガスがとて臭いですね。
それと白煙が出たりします。
プラセボ効果なのかは分かりませんが、若干低回転のアクセルのツキ
が良いような。
しかしながら、150km走ってしまうと効果が無くなってしまいます。
肝心のデポジット除去効果は、、、
自分としてはこちらの方に期待しているのですが、
ええ、効果があると思ひましよう。思ひたいです。
冬季とかにバイクを眠らせるには良いみたいですよ。
ガソリンを腐りづらくさせたり、タンクを錆びづらくさせる
効果は確かにあるようですので。
(現在迄に3本半消費中です。)

7/18

こんばんわ、管理人です。
友達のクラブマンとアドレス100のフロントブレーキキャリパー
&フロントマスターシリンダーをOHするというので
折角だから、自分のリアマスターもOHしようと思ひました。
ワコーズ製品を気に入って使っているわけですが
勿論ブレーキフルードもSP4を使っています。
しかしながら、1リットルは多いですねえ。。
三台分交換しても余ってしまいそうです。
早速先手を打って、今日に部品が全部入荷したので
自分のから作業開始です。
リアマスターを分解してみると、さすがに15年経つバイクは
年季が入っていますね。
何と、ブレーキフルードの結晶が出来ていました 笑
Oリングでシーリングしてある部分なので、
もう少しOHが遅ければ漏れていた可能性があります。
Oリングの溝の所が結晶で軽く浮いていましたので、
爪楊枝とかでゴリゴリ取っ払い組み付けました。
手こずった箇所が一箇所ありまして、、、
それはロッドスプリングの部分ですね。
流石に新品のスプリングは張力が凄いです。。
引っ張って穴に入れるのに20分も掛かりました。
暑い日だったので汗がだくだくです。。
次にブレーキフルードを満たさなければならぬわけですが
これ自体は至って楽でした。
フロントはダブルディスクなので、エア抜きが大変です。
それに比べればリアキャリパーは30分あれば終わります。
自分の手順としては最初にエアブリーダーから
エアを抜き、次にリアピストンを10回程度押し下り
しています。注射器でブリーダーから注ごうとも考えましたが
いざやってみると、意外にキャリパーの方へと
フルードが垂れてしまったのでこのやりかたは止めました。
全部が終わり試走してみると、良い感じですね。
スプリングが新しい所為なのか、戻りがとても良いです。
ブレーキタッチは、
ん~特に変わった様子はないですけども。。
今週は友達の34GT-Tのフルード交換やら
クラブマンやらアドレスのフルード交換があるので
ブレーキフルード交換強化週間らしいです。
全てボランティアなのですけれどもね。。

7/16

先日友達である整備士の方とお話しする機会があって
CB750に乗っていて、個人的に思ったウイークネスポイントを聞いてみました。
彼曰く、CB750ではサイドカバーの欠けを結構見たとのこと。
他にも、スプロケットカバー裏のオイルシールの漏れも
直した記憶があるそうです。
自分もオイルシールが駄目になったことがあるのですが
冬場にエンジンを掛けた直後に漏れることがあります。
というのも、ゴムが冷えている状態から一気に温まって
膨張することにより、硬化しているゴムではその差に耐えられないみたいです。後は全体的に錆びやすいことでしょうか。
特にヒールをフレームに押しつけて走っていると
その部分の塗装が剥げていってしまいます。
出来れば教習車に付いているヒールガードが欲しいですね。
ただ、ステップの形状がノーマルとはまた違うので
アッセンブリー交換になりそうな気もしなくはないですが、

特に走る分には致命的な所はないので、定期的にゴム類などを交換してあげれば長く持ちそうなおもします。
管理人のバイクはそろそろ3万kmに近づいてきてエンジンの振動が大きくなってきました。
試しに圧縮比を測って、その結果次第で腰上OHするかどうか考える時期なのかもしれません。
もしかしたら、コンロッドのニードルベアリングが、、、腰下までやるとなると考えてしまいますが
取り敢えずは出来るところからやっていきたいと思います。
そこまでやるなら、CBX750用の1~6速ギアに交換してカムシャフトもCBX用に換えてみたいですね。

6/20

先日にクラッチを交換したので、折角だからキャブレターのセッティングを出すためにKENSOUのバクダンキットを入れてみました。
実はいつも通っているホンダドリームにバクダンキットを入れている方がいたので、ちょっと興味が出たのです。
さすがに15年位経つバイクだと、インシュレーターとかもカチカチに硬くなっているの、全部取っ替えました。
そしたら結構良いお値段に、。
純正部品だけで3万ちょっとです 笑
ええ、バクダンキットを組むよりも正直に言ってインシュレーターの交換の方が凄く面倒くさかったです。
単純な事に気づかなかったもので、4時間ぐらい時間を無駄にしました。それというのは、エアクリナー側のインシュレーターなので、これって硬質ゴムなので普通に入れようと思っても全然入りません。
入れても出てきちゃうのです 笑
困ったなあ困ったなあ。。どうしようかなあ。
と考えていたら、簡単な事だったので、熱湯に付けて嵌めたり
ドライヤーで熱を加えながらやれば良いのです。
言われてみれば簡単な事なのですね。
皆さんもやる時は上記の方法でしてみてください。
そうしないと、バイクが動くぐらいに力を入れても嵌りません。
さて、バクダンキットなのですが、実はCB750F2Nにはポン付け出来ないの、注意です。
ジェットニードルを固定するプラスチック部品の突起を軽く削らないと、絶対に嵌りません 笑
2003~以降はポン付けらしいのですが、。
番手としては、マフラーとエアクリナーを交換している人は1番4番シリンダーを120番
そして、2番3番シリンダーを123番で丁度良いと思います。
マフラーだけとかエアクリナーだけの場合は115out 117inで良いぐらいだと思います。
ジェットニードルのクリップ位置を真ん中にしてみましたが若干低回転域が弱くなりましたね。
これはもうちょっとセッティングを詰める必要があります。
かといって、これでも十分に満足出来るレベルですが、中回転~高回転は素晴らしい吹け上がりになりました。
例えるのは難しいのですが、10psぐらい上積みした感じでしょうか。
しっかりニードルクリップしないと吹き飛ばされそうになります 笑
次はシートが滑ってしまうので、シート表皮を張り替えですね。
自分で組んだ後にホンダドリームで同調を取って貰ったので暫く乗ってみて、またセッティングを出してみようかと思っています。
プロの整備士は凄いですね。って改めて思いました。
ここをこうの方が良いんじゃないのかな!?とか色々なアドバイスも戴けるので、ライダーには凄く勉強になります。
バクダンキットはネットで賛否両論ですがRC42には効果があると思います。
元々エンジン出力を抑えてあるので、それを解放してあげるからなのかもしれません。
後はニードルの摩耗が早いとかネットに載っていたのでどうなることやら。。

6/18

おはようございます、管理人です。
先日強化クラッチを組んだと日記に書きましたが
段々とクラッチの方もこなれてきて、良い感じになってきました。
第一に、高回転でのギア抜けが少なくなりました。
以前だと、1速～2速でスコーンと抜けてしまうことがありましたが
それは全くなくなりました。
これだけでも入れた甲斐がありますね。
第二にギアの入り方はさほど純正と変わらないかな。
とっていたのですが、綺麗に慣らしていったら
前よりは良くなりました。
といっても、純正の新品を入れたぐらいのレベルだと思いますが。
さてさて、このクラッチだと渋滞が辛いですが笑
その分の効果はあると思いますので、検討中の方は
入れてみるのも良いかもしれません。
精度的にも特に問題なかったです。
純正の精度には適いませんが、許容レベルでしょう。

6/8

こんばんわ、管理人です。
昨日の朝にようやく待ったバーネット強化クラッチが届きました。
早速組んでみたところ、クラッチが重い重い。
と思いきや、翌日になると自分の腕が慣れたのかそれとも
スプリングがこなれてきたのかどちらかは分かりませんが
若干軽くなりました。多分に一日で握力増強とは思えませんが
スプリングが慣れたのでしょうか。
さて、肝心であるギアの繋がりは、
うーん、純正とさほど変わらないかも。
まだ100kmぐらいしか走っていないので、もうちょっとしたら
具体的に判明しそうですね。
加速感が変わりました。とても良いです。
グングン速度が伸びていく感じですね。
排気量を100ccアップしたような感じですかね。
半クラッチの幅は少し狭まりますが
特に扱いづらさは感じないです。
といっても、前のクラッチは28000km走っていたので
比較にはなりませんけれども、
納期が2-3ヶ月掛かりますので、欲しい方は早めに注文
しておくほうが良いと思います 笑

5/22

こんばんわ、管理人です。
さてバイクが戻ってきてからというもの、毎日乗っています。
先日の日曜日は草津ヘツーリングへ。
その翌日は高速を400km走ったり、今日は赤城山へ行ったりとか
しています。この三日間で600kmちょい乗りました。
新車を買ったみたいにはしゃいで乗っています。
乗ってて楽しいバイクは良いですね。
ステアフィールもかなり変わりました。
さすがにレース経験者が組んだ、ステムベアリング周りは
驚きの感触です。セルフステアが素晴らしい！！
自分で組んだらここまでの乗り味は出せないでしょう。
聞いた話によると、全体的な締め付けを弱くしてあるそうです。
サービスマニュアルに書いてある、トルクの締め付けは
あくまで基準値だそうです。というのも、トルクレンチの精度
とかにばらつきがあるようで、それらを考えての締め付け割合なのですね。これはサービスマニュアルの共通編にも書いてある事
項でした。レースノウハウの蓄積が凄く活かされていて
素晴らしいの一言しか言いようがありません。
この乗り味がいつまで続く事やら。。

5/17

昨日にバイクが戻ってきました。
ハンドルストッパーはTIG溶接の後に成形という手順を
施しましたので、仕上がりが綺麗です。
さて、外装をCBXカラーにしたのは良いのですが
一つ問題が上がりました。
それは右側サイドカバーの下側の爪が折れて行方不明です。

取り付けたままでは良かったのですが、
取り付けて試走した後確認したらグラグラしていたので
おかしいと思い、確認したらもげていたようです。
新品がたちまち中古部品に変身しました 汗
今まで何十回も以前のサイドカバーを付けたり外したり
していたので、手順に間違いは無いはずなのですが、

これは管理人が経験から思ったことですが、
サイドカバー、リアカウルの爪部分にはシリコングリス
を薄く塗っておくことをお勧めします。
取り付ける際、或いは取り外す際に余計な力が掛かってしまうのでこれをしておくのとしておかないのでは明らかに違います。
是非爪を割らないためにもお勧めします。
(シリコングリスをちゃんと塗って取り付けていたのですが、)
それと、サイドカバー両端のタッピングビス部分は
ネジが緩みやすいので、少量のネジロックを塗っておくと良いでしょう。管理人はネジロックを施さなかったら
走っている最中に行方不明になったこともありました。
この部分も比較的負荷が掛かり、割れやすいので、
出来れば金属部品を取っ払い、タイラップ固定の方が良いと思います。以上豆知識でした。

5/14

こんばんわ、管理人です。
五月も半ばになりましたが、関東地方はここ最近、寒くなったりして体調を崩された方もいるのではないのでしょうか。自分がその
一人なのですが、

さて、バイクのハンドルストッパーを溶接する為にホンダドリームへと預けてきました。
近々直って来ると思います。溶接箇所に要望を致しました。
出来れば、TIG溶接のアルゴン肉盛りをしてから成形してくださいと、これが考えられる綺麗な溶接の方法なのではないかと考えた
からです。鉄板を溶接しても良いのですが、やはり綺麗にはならないのですよね。
それに加えて、フロントフォークのオイル交換を頼みました。
フロント周りを全て外してから溶接に取りかかるようなので
同時にやって貰った方が工賃も浮くと思ひまして、

預けた翌日にはCBXカラー(キャンディブレイジングレッド)
の外装一式が届きましたが、バイクが無いので暫くは放置状態です。幸運にも純正部品を7割の価格で仕入れられるルートがあっ
たので、今回は少しばかり安く済みそうです。
メーターとかもそっちのルートで仕入れれば総額30万ではなくて
25万ぐらいで済んだのに、と後悔をしておりますが、

バイクに乗るには良い季節になってきましたね。
事故に気をつけて楽しくバイクライフを楽しみましょう。

5/4

こんばんわ、管理人です。

先日講習会に参加した所、スラロームで転けて仕舞い
GWは毎日修理をしています。

初日記がこんな事で申し訳ないのですが、これ以外にネタがありません 笑

管理人は軽く膝を擦った位で特に怪我はないのですが、バイクが
重傷でした。

時速10kmも出ていないスラロームでも転け方によっては
廃車にしても良いぐらいの金額になりますので皆さんも気をつけ
てください。

余程の事が無い限りは30万という金額までいかないと思いますが、

やっとの事で修理もほぼ終わり、細々としたところを直せば
走り出せる状況にはなりました。

大破した箇所と致しましては、メーターassy、ヘッドライトassy、ヘッドライトステー、サイレンサー右側 F/Rブレーキレバー 右
ミラー、ハンドル曲がり、フロントホイールアライメントのずれ、クラッチカバー、右ハンドルストッパーの欠け
そしてタンクにべっこりとフロントフォークの痕が、
他にも細々とした箇所があったのですが、それは省略します。
エンジンガードを付けていたのですが、今回は無傷でした 笑

なんだかんだで部品を揃えていたら、30万という額に。

実は中古で買ったときの価格が27万でしたので、優に車両価格を上回るという結果に。

今度は大事に乗っていきたいと思います。
メーターガードやエンジンガードマフラーガードは
転ばぬ先の杖なのかもしれません。

修理が終わり次第、トップページの画像が更新されるかもしれません。