



元祖カフェレーサーを 当時のパーツで仕上げる

BRC CB400Four

TIRE:DUNLOP TT100GP [F]3.00-18・[R]3.50-18



①②ベースは74年式の最初期型でカラーは当然レッド。フレームは当時のイメージを保つために補強などは一切入れられていない。フォーク、ステムなどは純正で車体右側にBRCオリジナルの砂型鑄造製ステアリングダンパーを追加装着している。メーターはホワイトメーター化&BRC製ブラケットで取り付け位置を変更。ハンドルはマービング製セパレートという徹底ぶりだ

③④タンク、シートカウルは船場製の当時モノ。エンジンも輸出仕様408ccエンジン用クランク+ヨシムラ製φ54.5mmピストンで466cc化するなど、いかにも当時風に手が入られている。カムもヨシムラST-1、バルブもBRC製ビッグバルブに変更。キャブはCRだ
⑤⑥前後2.15-18サイズのホイールとRアームはビモータ製で、RショックはKONIの初期タイプ鉄ボディ。BRC製手曲げマフラー、砂型ワイヤ式リヤディスク用ステップなども装着

70年代から80年代初頭にかけて巻き起こった、いわゆるカフェレーサー・ブーム。その源流はやはり北米およびヨーロッパで、メーカー各社がカフェモデルを発表し出したのは、70年代半ばからのことだった。CB750Four・Kエンジンを搭載したビモータのHB-1が75年、USカワサキが主導した企画を実現したZ1・Rが77年。そう考えると、400ccクラスの元祖カフェ的存在であるCB400Fourが74年末に登場していたという事実は、この分野におけるホンダの感度の高さを改めて示していると言えそうだ。今なお評価の高いCB750/900Fシリーズは79年のデザインも、こうした流れを受けてのことだったと思われる。こうした市場の流れを受け、アフターパーツも、カフェ全盛という時代があった。国産パーツだけを取ってみても、K&H、船場

ビートを始めとして、膨大なメーカーから、あらゆるパーツが販売されていたのだ(ロケットカウル、アルフィンカーバーなどの当時風スタイルの源流もここにある)。
BRCの製作したこのCB400Fourは、そのカフェ全盛期の雰囲気をもそのまま再現したという1台「ヨソフォアベースのカフェ」と言われて、誰もが思い浮かべるスタイルとカラーに仕上げられている。カラーは、もちろん純正色でもあったレッド。これ以外、あり得ない。「リアアームとホイールはビモータ。それ以外のパーツも、ほとんどが当時モノのオリジナル品です。いつもですけど、製作上の一番の苦労は、こうしたパーツを探し出すことなんです(笑)」(同店代表・渡辺さん)確かに、そうだろう。しかし、本物でなければ出せない味、所有感というものがあっても事実なのだ。