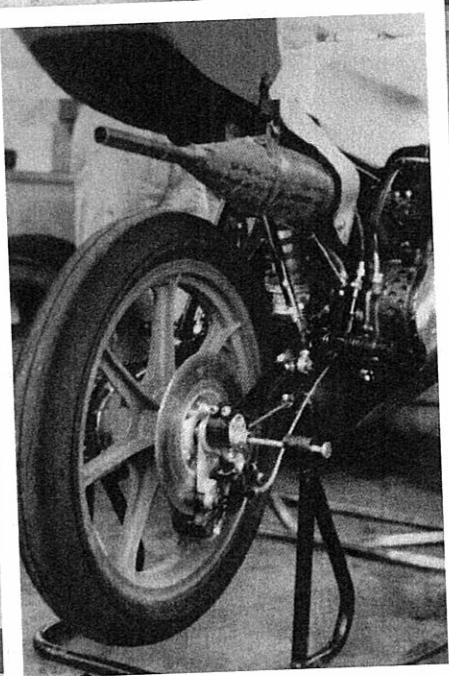


私がフレームを設計したKR250の2本サス車。このマシンほとんど実戦に出てないから、セッテン1は展示用に付けたものだと思う。下は1本サスの試作車で、私はベルクランクと呼んでたけどもカワサキはユニトラックと名付けた。



● 上は1975デイトナでデュハメルとエバンスとアベチン。高級カメラ持参したけど階段から落ちてこわしたから全然写真とれず。これは富士スピードウェイにテストに行ったときの写真。



## KR Racer Outside Story

突貫で図面描きましたよ。

エンジンは新規の水冷の3ストローク3気筒が出来てましてね、タンクとシートは従来のH2Rのものを使ってフレームとスイングアームを作れとゆー仕事です。

アベと話し合って、H2Rをベースにしてメインパイプを太くして、ピボット部とスイングアームの剛性アップを図りました。

何故30台かとゆーと、AMAのホモロゲーションを取るために30台の現物を送らなきゃならなくてね、当時のアメリカのレースにはスズキもヤマハもホンダもトライアンフもワークス体制で出たからカワサキとしても負けてられなかった。

なんとか30台仕上げて12月にヒコキーに載せてカリフォルニアのUSカワサキに送りました。

その年末にね、正月明けから3月のデイトナまでアベのチームメカでアメリカに行けと言われました。

アベが75年のデイトナに出ることは決まっていたんで、アベ用のKR750を1台仕上げていたんですけどね、アメリカに行ったらエースライダーのイボン・デュハメルにそのバイクを取られてしまつてね、仕方ないから私はアッチでまたアベ用のバイクを作り始めました。

アベはUSカワサキのメンバーとオントリオやウイロースプリングスのテストに行つてましたけど乗るバイクがないからね、スイングアームが両サイドに2本ずつ付いたH2Rの改造車、FUBBERと呼ばれていたバイクで練習してみたいですよ。

そのうちにアベが速いってことと英語が分かるのにマシンに対して的確なコメントを出すことが分かって、彼の評価が上がりました。

結局アベは自分用のKR750に、

デイトナに行つてから初めて乗ることになったんですけどね、乗り始めて何ラップかしたら「フレームの剛性はOK、セッティングはオレの仕事だから平松、『苦労さま』と言つた。アベはOKとNGの判断がとにかく速い。またNGのときの次のテスト指示も的確でした。

テスト走行が始まったら立て続けにトランスミッションがこわれましてね、どうやらギヤに焼きが入つてないって分かりましたからね、私はアベに「安全にリタイヤして、無事に日本に帰ろう」と言いました。

あのデイトナの30度バンクでトランスミッションがこわれたらたまりませんからね、とにかくライダーの無事を祈りましたよ。

予選トップはケニー・ロバーツで、2番手は新人のジョー・チエコット。バリー・シーンはテスト中に私に見てる前でふっ飛んだ。リヤタイヤの剥離が原因だったみたい。

ケニーはね、ビットインしてガソリンを入れてね、そのガソリンのクチがガソリンタンクにささってさうちに走りだそうとしたらしくってタンクのキヤブがこわれてリタイヤ。

イメージ的には逆上すると思つてたんですけど、ケニーは仕方ないみたいに淡々としてたんで、ジェントルマンだなあと感心しました。

勝つたのはチエコット。ビットインしろとゆーサインボードを無視して走り続けたけど、リヤタイヤを見たらカーカスが出てましたよ。

アベはテストのときからチエコットのことを「アイツはすごい」と絶賛してましたね。

そのアベは200マイルのうち3分の1ぐらいあたりで9位を走つて、KR750の4人の中じゃトップだったんだけど、クランクが焼き



● コレは1981年鈴鹿8耐のあとフランスカワサキのKR1000をトラックに積みこんでる写真。左の72番は1975年オンタリオのアベチン。デイトナ200ではトランスミッションがこわれないことを祈った。



## 2ストロークKRの変遷に携わった男 /平松絹男

付いてリタイヤ。デュメルとジム・エバンスもリタイヤして、完走したのはバリー・ディッチバンだけ。8位だったかな。

そうそう、ヤマハのシャケさん（河崎裕之さん）が出てらしてね、グラウンドスタンド前の現在のゴール地点では5位だったんだけどね、そのあとアクセルゆるめて第1コーナーを左に回ってきたらそこで2人に抜かれたらしくて、リザルトが7位に落ちて悔しがってました。

その当時はスタートラインの先のインフィールドにフィニッシュラインがあったんですよ。

あと隅谷さんのCBの4気筒が出ててね、何CCが発表されてなかったけどもものすごくいい音してましたよ。アレはシビれましたねえ。

実はこのときのデイトナには日本からKR250が何台か送られてきたんだけど、完成車になつてなかったからライトウエイトクラスには参加できませんでした。

1975年からボクがKR250の車体をやることになりました。アベの要望は、ハイスピードコーナーでタイムの稼げる滑らせられるバイク。「タイトコーナーが重たくなってもそんなのはオレたちが何とかする」と言っていました。125CCのシンダーがタテにとゆーか前後に並んでる2気筒エンジンがすでにありましてね、KR250は1255みたいな細くて小さなバイクでした。

なぜカワサキがロータリーディスクバルブにこだわっていたかとゆーと、その前にオートバイ生産を辞めたブリヂストンからエンジニアが何人も来てたからじゃないかなあ。

BSの小さなバイクなのは日本のレースで連戦連勝でしたからね、ロータリーディスクバルブに自信があっ

たんだと思います。

ただねえ、2本サスのリヤサスでは限界に来てましたよ。ススキのところにTR750でさんさんひろんなことをやりましたけども、ちっともクルマが良くならなかつた。

そんなとき、富士のF1でブラバムのフロントリンケージを見たんです。BT44だったかなあ。

なんでF1レースに行つたかと言うと、ススキ時代の先輩でね、ススキのモトクロライダーだった小嶋松久さんがKE、コジマエンジニアリングとゆーレーシングカーのメーカーをやつらしてね、KE007とゆーF1マシンで富士に参加してたんでボクもアベを手伝いに来いと呼んでくれたんですよ。

まあ手伝いちゃうてもKEのスタッフがちゃんというわけですからね、小嶋さんとしてはボクとアベに「世界最高峰の技術を生で見えてみる」ってゆーことですよ。

ボクはブラバムのフロントサスを見てピンと来ましてね、すぐに試作に入りました。

小嶋さんをお願いしてF1用のフロントサス、KONORのスペシャルDとゆー現物をお借りしてKR250に取り付けてみました。自由長は305ミリのものでした。

出来上がったバイクをテストライダーたちに見せたら、バネが見える



1981スズカ8耐の徳野兄弟とチームのスタッフ。こんなに喜んでいるから入賞したんだけど、たしか5位か6位だったと思う。