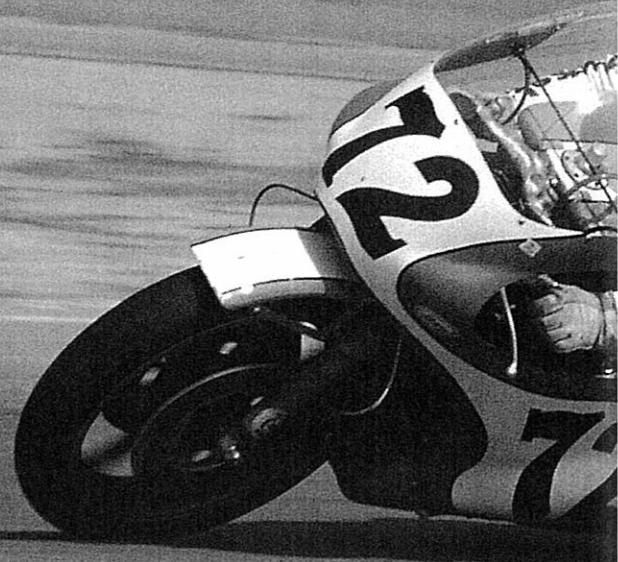


● 上はKR500のI型をイギリスのドニントンでテストしたときの写真かな。コレはII型でアルゼンチンGPの写真。このときアルゼンチンとイギリスの戦争が始まって、我々はイギリスに戻れずにスペインで降ろされちゃった。



# KR Racer Outside Story

ところに付いて無いもんだからね、大丈夫かなあ、乗りたくないなあとか皆がみんな不安そうでしたからね、じゃあオレが乗ってみようって、工場の脇をビーツと走ってリヤが動くことを見せてやりました。

そのサスは、私が知らないところで「エドワーズ」と名前が付けれられてね、ホントはプロリンク、スズキはフルプローターと言ったような形式を出してきました。

カワサキのワークスモトクロスタームから「オフロードではどーなの」と聞かれたんで、「イケると思う」と答えたら、トラクションと追従性がグーンと良くなったらしくて、桶川のデビューレースで福本敏夫くんがぶちぎりで勝ちました。

それで私の開発したKR250用のリンクサスは、その後カヤバさんに作ってもらいましたね、1977年の世界GP第1戦、ドイツGPに初参戦。ちょうどこのレースは、清原明彦さんのグランプリ・デビュー戦でもあったんですけどね、キヨさんとポールボニン。

ところが決勝は雨が降ってしまったね、まあホッケンハイムはキヨさんにとつて初めてのコースとゆーこともあって、雨に強いクリスチャン・サロに最後に抜かれて2位。

そのあとハラマではティッチバンがトップを走行して、コースに落ちてたスクリーンの破片に乗っちゃってコケてリタイヤなんてこともありましたが、後半戦から乗ったミック・グラントが2勝してくれたんで自信が湧きました。

次の年からコーク・バリントンとアントン・マंकが250と350で2回ずつ、合計8回チャンピオン取りました。その間、フレームの基本構造の変更はありませんでした。

## KR250/350の主な戦績

1978	GP350	チャンピオン	コーク・バリントン(6勝)	1977	GP250	ランキング8位	ミック・グラント(2勝)
		ランキング3位	グレッグ・ハンスフォード(3勝)	1978	GP250	チャンピオン	コーク・バリントン(4勝)
1979	GP350	チャンピオン	コーク・バリントン(5勝)			ランキング2位	グレッグ・ハンスフォード(4勝)
		ランキング3位	グレッグ・ハンスフォード(3勝)	1979	GP250	チャンピオン	コーク・バリントン(7勝)
1980	GP350	ランキング2位	アントン・マंक(2勝)			ランキング2位	グレッグ・ハンスフォード(0勝)
		ランキング3位	ジャン・フランソワ・バルデ(0勝)	1980	GP250	チャンピオン	アントン・マंक(4勝)
1981	GP350	チャンピオン	アントン・マंक(5勝)			ランキング2位	コーク・バリントン(5勝)
1982	GP350	チャンピオン	アントン・マंक(1勝)			ランキング3位	ジャン・フランソワ・バルデ(0勝)
				1981	GP250	チャンピオン	アントン・マंक(10勝)
				1982	GP250	ランキング2位	アントン・マंक(5勝)

KR350とゆーのはKR350のボアとストロークを上げたエンジンですからね、これまた小さくて細いバイクでした。

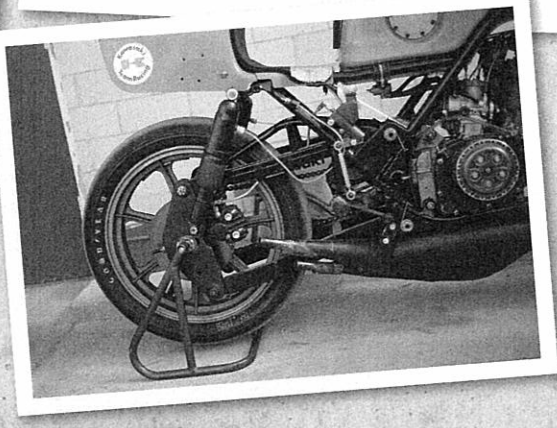
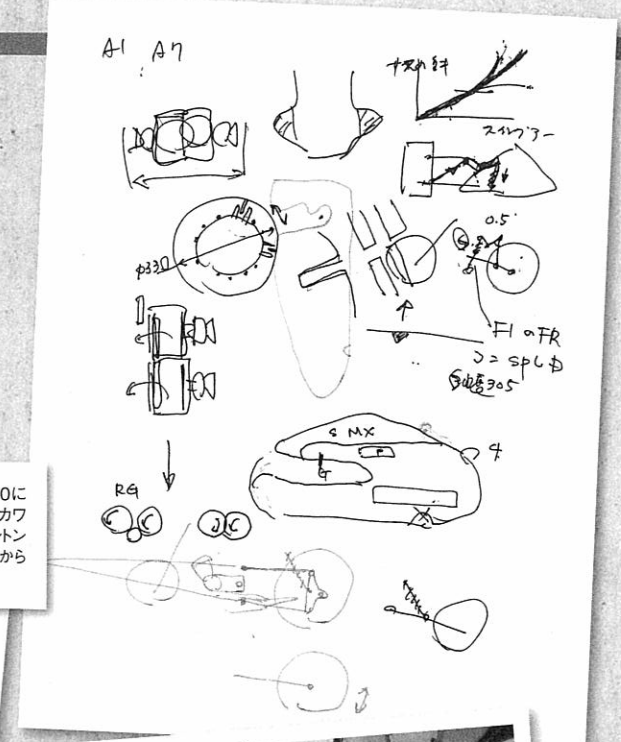
スピードが上がるぶん「フロントブレーキがブアーだ」とコーク・バリントンが言いましたんでね、私が自社製の削り出しの四角いキャリパーを作ってくれました。

そしたら今度は「効きすぎる」と言われたんですけどね、どこかでその写真をロブ・マジーが見たらし

- 私がカワサキに入る前に作られたKR250。750や500ぐらいの大きなマシンで何台かアメリカにも送られたらしくて、1975年のデイトナにもアメリカ人が持ってきてた。私はさわらなかつた。



エディー・ローソンがヨーロッパでKR250に乗ったときの写真。でもこのカウリングはカワサキワークスが作ったヤツじゃなくて、アントン・マンクが自分たちで作ったカウリングだから1981年か1982年の写真だと思うなあ。



## 2ストロークKRの変遷に携わった男 / 平松絹男

かつて「あのキャリアパーが欲しい」とアメリカから連絡がありました。また四角いキャリアパーを2セット削りましてね、330φのディスク板と一緒に送ってやった。

あのころのスーパーバイクはパワーがあつて重たくて、街乗りの車体じゃきつかつたはずなんですけども、日本から一回もスペシャルフレームを送つたことは無いんです。きつとマジメさんが補強してたんでしょ。

そーいえば、ローソン・レプリカのS1でヤツ、ご存知ですか。30台限定のバイクなんですけど、あれはボクが担当しました。

82年にローソンがAMAのチャンピオンを取つたあと、ローソンの現物が明石に送られてきましたね、同じクルマを30台作れと言われた。

だから開発したとか何とかじゃなくてコピーしただけなんだけど、フロントフォークを2本ハズシてカヤバさんに「同じ物を作ってください」とお願いしたらね、ガチガチで全然動かないもんだから「なんですかコレは、ただの棒みたいですよ」とビックリしてたけども「その仕様で作ってください」と頼みました。

エンジンは明石の社内でチューニングしてもらつて、マフラーはKERK ER製だからアメリカで取り付けてもらつてハンシでした。

ハンドメイドが多くてね、ボクは段シートに穴を開けて、30台全車にゼッケンプレートを取り付けました。

それからね、いくら30台とは言つてもUSカワサキから市販するバイクだからパーツリストが必要だつてことになりましてね、コレがけっこう手間のかかる仕事なんです。

ボクはパーツリストの担当者に渡す下描きのつもりで沢山の部品のイラストを描いてたんですけどね、そ

の絵を見た上司が「コレでいいんじゃない」なんつてそのまんまパーツリストに使われました。今になって記念に1冊もらつておけば良かったなあと思つてますよ。

エディー・ローソンと言えば、何年だったかなあ、メカニックのステイブ・ジョンソンと2人でKR250を持つてひょうりホンケンハイムに来たことがあつてね、リヤタイヤが浮いたまま、前輪と左ヒザだけでコーナーリングしてたら「なんてヤツだ」とビックリしました。

2戦ぐらい参加してアメリカに帰つたのかな。雨のモンザ、イタリアGPでは皆がスリックを選んでたからこれは勝てるなんつてインターミディエイトを履いて出てつたんだけどね、1周めに自分だけコケちゃつてトボトボ戻つてきましたよ。

1980年にKR500の'81年仕様を作りまして。エンジンはKR250のタンデムツインを左右対称につくつたものでした。

まず悩んだのはガソリンタンクでした。当時の500は32リットルのガソリンを積んでましたからね、大きくて重たいこれをどうするか悩みましてね、それじゃフレームの中にガソリンを入れてしまおうと思ひつきましてね、アルミ溶接によるモノコックフレームにしました。

