



カワサキのGPチームの監督だった鈴木健夫さんがやってらっしゃるベンションにはKR500が飾ってある。イギリスのシルバーストーンでトップを走ったからそれをベンション名に。



平松絹男さん

モトクロスやってる
オゲキな60歳。

昭和24年10月22日生まれで4か月前にHondaを定年退職されたけれど、今は小園勝義さんのパーニングブラッドのために、新カテゴリーのモト2のフレームとスイングアームを開発してる。



ガンの手術をしたアベチン。スズキ時代の同僚、モトクロスライダーだった増田耕二さんと見舞いに行った。「オレは復活する」と言ってたけど、このあと話せなくなって1年後に亡くなった。

KR Racer Outside Story



コークとゆーライダーはあんまり文句を付けてこないライダーでしたけどね、現場で乗ってる姿を見たら押さえつけようとしてましたからね、自由度がなさそうだな、固くて乗りにくそうだなと感じました。剛性がありすぎたんですけどね、実はこのクルマを開発してるときからアベがカワサキにいませんでしたからね、それまではアベと相談しながらバイクを作ってきたもんだからね、私ひとりでは難しかった。それでもコークは乗りこなそうと頑張ってくれまして、何度か入賞したと思いますし(※オランダGPとフィンランドGPで3位)、イギリスGPでは時トップを走りました。エンジンのロータリーディスクバルブがこわれてリタイヤしちやいましたけどね、そのサーキットがシルバーストーンだったもんだから、その当時の監督のケンさん(鈴木健夫さん)が軽井沢でベンションを始めるときに「シルバーストーン」とゆー名前に決めたみたいですよ。こないだ大勢でツリーングに行って久しぶりに会ってきましたけどね。まあ1型でコークに苦労かけちゃったからね、2型は乗りやすいクルマを目指しました。そしたらカワサキってのは大きな会社だけあってすごい人材がいるんですよ。本当ならヒ

コークの部門にいるよなスゲエ頭のいいヒトがバイク部門にいましてね、あの当時、パソコンに向かってオシヤベリしながらね、フレームの剛性を計算してくれるヒトがいたんですよ。

それで会社にあったKR750とエグリ・カワサキとKR500で計算してもらったら、やはり500はメチャメチャ固かった。だから500の2型、82年仕様はそのヒトに協力してもらって剛性を下げて適度なシナリのあるフレームにしたつもりです。コンピュータを使ったフレームはKR500IIが初めてだったかもいれませんがねえ。あとはキヤスター角、オフセット長、アンチノーズダイブ率も可変式にしましたからね、現場でアジャストしてくださいと頼みました。ところがねえ、1型と剛性キャラクターが違いすぎた上にセッティングを決める組み合わせが多すぎて、コークにまた苦労かけちゃいました。うまく乗れないみたいでした。またまた言い訳になっちゃいますけどね、本来はベースとなる基本骨格、ジオメトリーがあつてこそアジャストであつてね、このKR500IIは本筋がなかつたので、今になって反省しています。いろんなことがありましたんで82年の夏にカワサキを辞めました。そしたら、私は全然聞かされてませんでしたが、私もカワサキもその年でレース活動を止めてしまいましたからね、KR500は2シーズンしか走りませんでしたね。しばらくは、これから何をしようかと考えてましたけどね、やっぱりレースのバイクをやりたいかつたんでね、アベに電話して「オレを引き取ってくれ」と言いました。アベはそのころHondaのNRグループでテストライダーをやっていたんですよ。それでアベが動いてくれて、本田技術研究所に入社することが出来ました。感謝しています。