

To je dokončna odičitev. Kawasaki se je umaknil z GP tekmovalnih stez, motocikl z označko KR 500 se bo v tovarniškem muzeju pridržil nekdani, zaprašeni slavi zelenih dirkašnikov.

Odčitno je, da dirkanje »naravnih« resnično zahteva velike denarje. Pri Kawasakiju so pod računi potegnili črto in sklenili umik. Kajti rezultati so bili globoko pod pričakovanj.

Vemo, da Kawasaki ni stopil nepripravljen na politrsko GP sceno. Čeprav najmanjši izmed japonskih proizvajalcev motociklov, je tudi Kawasaki trdno zasiđen v športnih kronikah. Prve uspehe je zabeležil na motokros terenih na domačini tleh. Pisalo se je leta 1963. Toda prvernu uspešnemu dirkašku delu v muzeju družbo še zbirka motociklov: dvovaljni 125 kubični GP dirkašnik z označko KR 1, štirivaljniki enake prostornine z označko KR 2, dvovaljniki z 250 kubički - ta je bil kasneje tudi vzor za Ballingtonov ter Mangov dirkašnik, ki je zabeležil številne zmage v 250 in 350 kubičnem razredu.

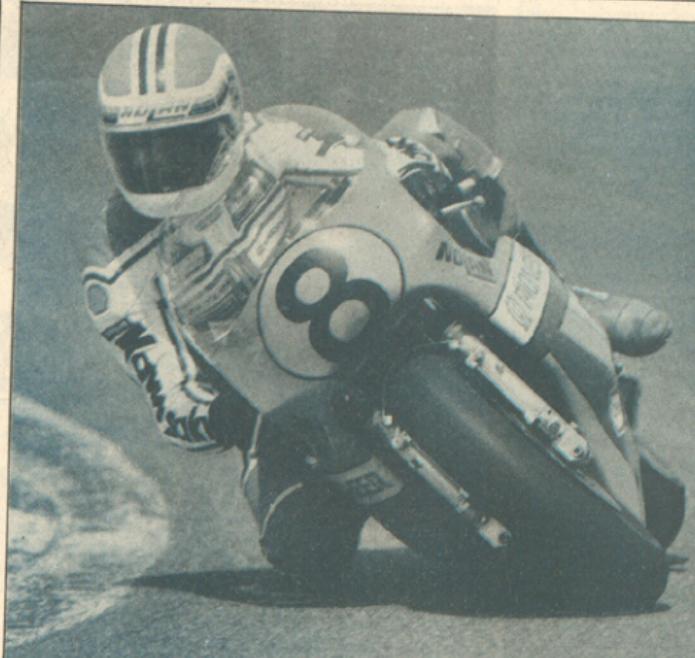
V politrskem razredu pa se je Kawasaki pojavil leta 1970, ko je razvil iz cestnega modela mach III tako hiter motocikel, da je Ginger Moloy končal tik za petimi legendarnimi Agostinji. Sledil mu je 750-kubični dirkašnik H 2 R, opremjen s Seeley okvirom. S tem motocikлом je bil Paul Smart zmagovalec v Ontariu ter drugi v Mallory Parku. Motocikel s serijskim ovirom pa je Yvon Du Hamel povepel do zmage na najhitrejši ameriški dirki Talladega 200.

Nato je Kawasaki sestopil stopničko nižje leta 1975 v Evropo prideljal znani dvovaljnik, ki ga je vozil Yvon Du Hamel. Zmagovito pot dvovaljnih 250-350 kubičnih dirkašnikov poznamo. Ta dva motocikla sta bila »laboratorijski« za razvoj modela 500.

PREDSTAVITEV V LONDONU

Vsa slavna imena so bila zbrana v Daytonu na dirki 200 milij. Patrick Pons je slavil zmago, Kork Ballington pa je bil v londonskem klubu Regis's zvezda ob pravkar predstavljenem KR 500. To je bilo leta 1980.

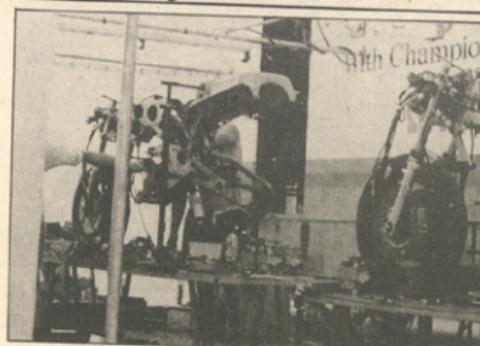
Fleši so poblikovali, povabljenci novinarji so se čudili uradni predstavitvi, ki v GP svetu



Kork Ballington in Kawasaki sta bila nerazdržljiva

Sayonara!

Kawasaki KR 500 odhaja v muzej, tovarna se umika iz GP tekmovanj – Vzdrževanje tekmovalne ekipe in razvoj politrskega dirkašnika postaja predraga



Pogled v svetlošč – vltek okvir, škatlasta zadnja nihajka

ni nekaj običajnega. Šef ekipe Ken Suzuki pa se je smehljal, saj še lot poprej »ni nič vedel« o novem dirkašniku. Spodbujeni z uspehi 250–350 kubičnih dirkašnikov so Kawasakijevi možje napovedovali celo manjšo serijo politrskih dirkašnikov za privatne dirkače, ki pa bi seveda morali plačati ceno dobrih dveh in pol suzukijev RG 500!

Prišlo še vse tako, kot so pri Kawasaki Haavy Industries načrtovali. Seveda si lahko ocita jo, da so dirkanju le po kapljicah odstevali denarje. Motocikel je v prvem letu v Ballingtonovih rokah osvojil le 13. mesto v prvenstvu (enkrat osmi, peti, sedmi na tekmovalnih v Franciji, Finski, Veliki Britaniji). V sezoni 1981 je bilo nekoliko bolje. »Kawa« je zaključil na tretjem mestu v Assemu ter Imatri, konec sezone pa je s 43 točkami pomernil skupno povprečno osmo mesto.

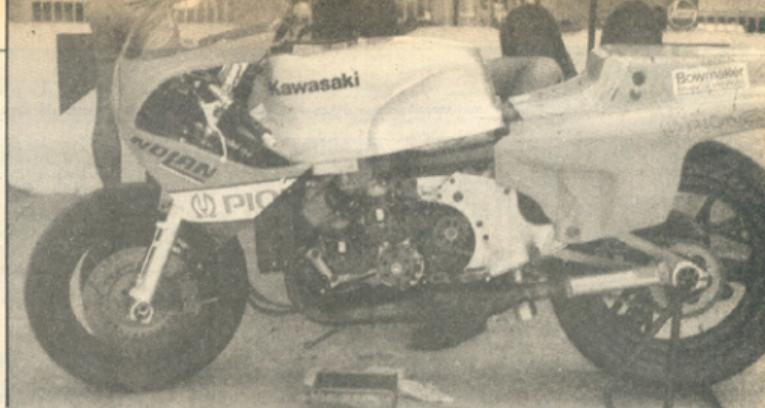
Kazalo je, da motocikel dozoreva, saj je proti koncu sezone nizal vse boljše rezultate. Obeti za sezono 1982 so bili visoki.

To je bila za Kawasaki tretja tekmovalna sezona in zmaga je bila prepotrebna, kajti čakanje o motociklu – laboratoriju je že čudno zvenelo. Pa je motocikel pripeljal v skupnem seštevku deveto mesto. Dokazal je, da je vzdružljiv, ne pa še konkurenčen. Pri Kawasakiju so odnehali. O odstopu sicer niso nikogar uradno obvestili, toda hišna voznika, Mang in Ballington, sta zapustila ladjo – potapljaljajočo?

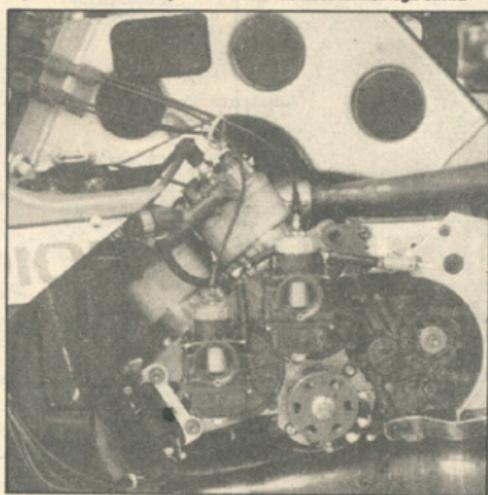
ZADNJI KR 500

Že prvi motocikel se je posnel z monocoque okvirom iz aluminijeve pločevine. Okvir je povzročil veliko težav, zato so ga v zadnjih izvedbi močno spremenili. Prvotno je bil okvir zasnovan tako, da je hkrati tvoril tudi posodo za gorivo. Popravljena izvedba pa je v bistvu nosilec, na katerega je pripeta klasična posoda. Zaradi prilagajanja okvira različnim tipom tekmovalnih stez so mu konstruktorji namenili številne možnosti nastavitev – tako predteka prednjega kolesa, pa uni – track vzmetanje, mehanski anti – dive sistem. Nosilec je iz aluminijeve pločevine, varjene v zaščitni coni, glava kraka iz lahke litine, ki tvorila oporo motorju ter zadnji škatlasti nihajki. Že na oku je okvir pravi urarski izdelek. Toda zaradi zahtevnosti je potreboval tudi daljšo razvojno dobo.

Prav tako potreben dodatno delajo motor. Čeprav je



Zajeten in težak motor je kvaril dobre lastnosti lahkotnega okvira



Motor: štirivaljni dvotaktnik z valji v kvadratu, valji v isti ravni



Spominska slika tekmovalne ekipe: uradna predstavitev leta 1980 – (z leve) Derek Ballington, Ing. Ken Suzuki, Martin Carney, Stuart Shenton, na motociklu Kork Ballington

v osnovi močno podoben Suzukiju RG, pa ni od sebe dal pričakovanih rezultativ. Motor je štirivaljnik z valji v kvadratu, vrtina in gib 54 x 54 mm, prostornina 494 kubikov. Valji so s po šestimi kanali, stene valjev so kromane. Motorji gredi sta dve, nasprotno se vrteči. Napajanje z gorivom uravnavajo vrteči se koluti iz umetnega materiala, uplinjajoči mikuni Ø 36 mm.

Podatki govorijo, da je motor pokazal na merilni mizi 128 konjev pri 11500/min. Toda zaradi klasične zasnove motorja, ki je, mimogrede rečeno, tudi zajetnih dimenzijs, je odnos teža/moč (1,503 kg/KM) slabš kot pri konkurenčnih motociklih. Številni so Kawasakiju očitali, da bi se moralii tudi motorja lotiti enako zagrizeno in z naprednimi idejami kot so to storili z okviri.

Motor je v okvir vpet močno nagnjenico – zaradi potrebnega prostora zadnjega blažilnika. Škatlast okvir z bočnima oplamata omogoča odličen dostop do vitalnih delov motorja. Tako je možno brez težav izvleči iz ohišja kompleten menjalnik, ne da bi bilo potreben potegniti motor iz okvira.

Čeprav so podatki o dirkalnikih skrivnost tudi še po tem, ko končajo svoje poslanstvo, pa lahko zapišemo, da se KR 500 ponaša tudi z elektronsko vodenim sistemom vžiga (spominska enota registrira optimale vrednosti), ne najboljšo aerodinamično obliko, najbolj naprednim okvirom današnjih GP motociklov. Popravki na motorju ter nadaljnji razvoj okvira bi vsekakor omogočili, da bi motocikel dostenje posegal v boj v prva mesta. Toda ne najbolj rožnata bilanca Kawasaki Heavy Industries je dirkalniku namenila pokoj. Na svidenje torej!