

Japansk inblandning i trial?

Första försöket av KAWASAKI

Jan Heese rapporterar om ett intressant projekt

En hel del av utvecklingsarbetet med specialmaskiner från ett par japanska me-fabriker görs f. n. i Europa. Yamahas racing team med Kent Andersson och Rodney Gould som agerande är en sådan del av verksamheten, som effektivare och till lägre kostnader kan bedrivas på plats i Europa, än om allt tekniskt jobb med motorcyklarna skulle ske i Japan, och de praktiska framträdandena på tävlingsbanorna skulle vara i de europeiska Grand Prixtoppen.

En liknande tankegång ligger förmodligen bakom Kawasakis första försök att bygga en renodlad specialmaskin för trial. Det rör sig alltså inte om någon USA-inspirerad all-

round terrängmaskin för all slags utflykter över stock och sten. Det är en genuin skapelse för "den smutsigaste av gentlemannsporter" som — precis som när det gäller Yamaha — matchats fram i Holland. Ty liksom Yamaha har sitt Europakontor i detta centralt belägna land, så har Kawasaki det också.

Den holländska Kawasakiorganisationen är upplagd så, att direkt under Kawasaki Motors N.V. arbetar distributören G. J. Bruinsma N.V. (N.V. motsvarar vårt "AB" dvs. Aktiebolag) — och chef för denna firma är den 11-faldige holländske trialmästaren Henk Vink. Så då kan ni fundera ut resten själv... Henk Vink ansåg att Kawasakis 360 cc 1-cylindriga terrängmaskin för USA-märknaden skulle kunna bli en utomordentlig trialcykel, om man tog motorn ur originalmaskinen, och byggde upp helt nya komponenter kring denna. Slutresultatet blev en superlätt 360cc, med en vikt av 86 kg (med full tank cirka 7 kg mer) och med en stil och utseende som får den allra mest

blaserade trialröv att känna saften rinna till i munnen...

Några intressanta detaljer på experiment-åket — bränsletank inbyggd i hop med bakskärmen. Henk Vinks motivering: På en trialmaskin behöver man så god vikt som möjligt över bakhjulet. Bensintankens placering är därför rätteligen så nära bakhjulet som möjligt. I den "dummy" av glasfiber som ser ut som den konventionella bensin-

tanken och sitter på dennas plats, ryms luftfilter till förgasaren och avgassystem/ljuddämpare! Den falska tanken är givetvis byggd i ett stycke med den minimala sadeln. De minimala näven på maskinen är Kawasaki original och kommer från 90-kubikaren GA2. Framgaffeln är av fabrikat Hatta (en Ceriani-kopia). Den öppna kromade ramen stegas upp av ett par likaledes kromade stag, vilka är fästa med bultar dels strax nedanför styrhuvudet, dels i främre delen av vevhuset.

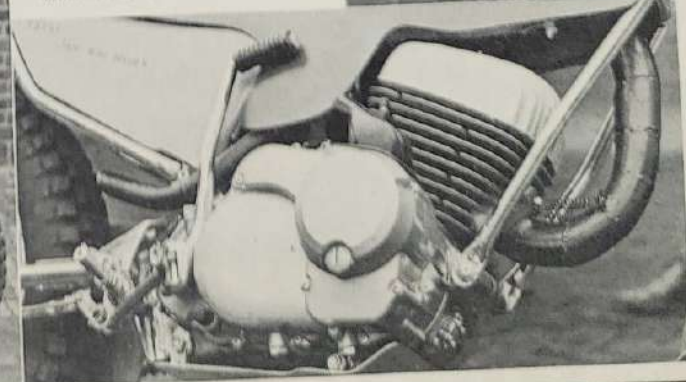
Den japanske europachefen för Kawasaki, Mr Kuroda, har personligen ägnat objektet stor uppmärksamhet. Det är troligt att prototypmaskinen kommer att följas av i första hand en begränsad serie som är avsedd att säljas till trialförare i Be-Ne-Luxlanderna. Om detta är det första japanska försöket att seriöst blanda sig i den trialmarknad som spanjorerna "knyckt" från engelsmännen besvarar Mr Kuroda med det all-eller-intet-sägande leende som dessa förbindliga österlänningar är så fina på.



Nedan: Den ser "worksshopstille" — som engelsmännen brukar säga — ut i vissa detaljer, denna 360 cc Kawasaki-bakcykel är en sensationell låg vikt för en 360cc-motor. Är detta japanernas första försök att konkurrera i den marknad som spanjorerna näst räbarber på? Ja, varför inte? Cykeln är lackerad i gult och brittisk racing grönt.



T. h.: och nedan: Kawasakis 1-cylindriga 350 cc motor, sedd från båda hållen. Avgassystemet går upp i det utrymme som i vanliga fall utgör bensintank. Luftrenaren är väl skyddad.



T. v.: Chefen för den holländska Kawasaki-försäljningen, 11-faldige trialmästaren Henk Vink, har dels konstruerat den nya prototypen till en 360 cc trialmaskin, dels gått före med gott exempel genom att vinna Dutch Press Trial med det nya åket. Bilden är inte från denna tävling.

om-
n ur
nya
atet
y 86
med
nest

om
de-
är
are.
an-
agt
är

säljas till trialförare i Be-Ne-Luxländerna. Om detta är det första japanska försöket att seriöst blanda sej i den trialmarknad som spanjorerna "knyckt" från engelsmännen besvarar Mr Kuroda med det allt-eller-intet-sägande leende som dessa förbindliga österlänningar är så fina på.

T. v.: Chefen för den holländska Kawasaki-försäljningen, 11-faldige trialmästaren Henk Vink, har dels konstruerat den nya prototypen till en 360 cc trialmaskin, dels gått före med gott exempel genom att vinna Dutch Press Trial med det nya åket. Bilden är inte från denna tävling.

T. h.: och nedan: Kawasakis 1-åriga 350 cc motor, sedd från båda hållen. Avgassystemet går upp i det utrymme som i vanliga fall utgör bensintank. Luftrenaren är väl skyddad.

denna fir-
trialmästa-
undera ut
att Kawa-
naskin för
en utom-
motorn ur
helt nya
resultatet
ikt av 86
och med
allra mest

— som
varje de-
86 kg är
kubikare.
att blan-
erna lagt
Tykeln är
green.



*T. h.; och nedan: Kawasakis 1-cylind-
riga 350 cc motor, sedd från båda
hållen. Avgassystemet går upp i det
utrymme som i vanliga fall utgör ben-
sintank. Luftrenaren är väl skyddad.*

Den japanske cu-
Mr Kuroda, har p-
stor uppmärksamh-
totypmaskinen kon-
hand en begränsad
säljas till trialföra-
Om detta är det fö-
seriöst blanda sej-
spanjorerna "kny-
besvarar Mr Kuro-
sägande leende so-
länningar är så fi-

*T. v.: Chefen för
kiförsäljningen,
Henk Vink, har
prototypen till en
gått före med
vinna Dutch P
åket. Bilden är*

