

「子供が走って追いかけて来て、につっこり笑うんです」



### キムリック エーワン\*

個人としての夢を実現すべく動き出したのは1993年頃。KR-200のデザインを参考にするも、3輪から4輪への移行は容易ではなく、デザイン上最大の特徴であるフロントノーズ部の確保に設計段階から悪戦奮闘することとなる。写真のボディは3作目であり、3年の月日をつぎ込んだKR-200の運動性とスタイリングの方向性を進化させたこのマシンは、青木さんの数十年のレース活動のノウハウが集結したオリジナルスポーツレーシングカーであり、妥協しない物作りにその血統を受け継ぐといえる。

#### 2ストroke cymric Aone KR-200

排気量	● Suzuki 気筒 500cc
馬力	● 60PS/8000rpm
最高速	● 205km/h
全長	● 3,160mm
全幅	● 1,420mm
全高	● 1,020mm
ホイールベース	● 2,060mm
トレッド	● 1,200mm
重量	● 275kg
ブレーキ	● ディスク
サスペンション	● 前後ダブルウィッシュボーン
ボア×ストローク	● 60mm×58mm
ボディ	● FRP
シャーシ	● セミモノコック
シフト	● 右側ハンドチェンジ

#### KR-200

● SACHSシングル 200cc
● 約10PS/5250rpm
● 100km/h
● 2,817mm
● 1,250mm
● 1,193mm
● 2,030mm
● 1,080mm
● 235kg
● ドラム
● 前輪独立懸架
● 油圧ダンパーとラバートーション
● 65mm×58mm
● 薄鋼板
● モノコック
● 右側ハンドチェンジ



## REVIVAL Car & Bike

### Messerschmitt



### メッサーシュミット KR-200



● 1950年頃の製造当時からすでにモノコック構造、特に12Vが先駆けて採用され、マイクロカー(パブルカー)の最高傑作のひとつとの呼び声も高い。  
● メッサーシュミットは第二次大戦時に戦闘機を製造していたことはあまりにも有名で、各部にその名残を残す。大空への憧れとしても人気があり、このクルマがきっかけでパイロットになった人もいるほどだ。

# スペシャル版 旧車でトコどこ



メッサーシュミット KR-200編

#### 愛されるデザイン。 メッサーシュミット KR-200

「フルマを自分で創る。漠然とした子供の頃からの夢を具体化する、きっかけとなつたデザイン」とKR-200との出会いを語るオーナーの青木健一郎さん。元々は、二輪・四輪のレーサーであり、スポーツレーシングカー、キムリック・エーワンの設計・製作者として、TVCなどの各メディアや本誌にも登場し、広く知られている人です。

KR-200は、氏の不得意な分野である「デザインの研究用」として手に入れた物。「世界でも屈指の戦闘機であるメッサーシュミット Me 109」とイメージをタブレットで憧れをいだいていた熱心なKR-200オーナーと笑しながら語るとは言ても、氏の夢実現に欠かすことの出来ない一台となつたことは間違いないだろう。今回は、その接点にも触れつつKR-200の魅力をお聞きしました。

氏は、KR-200を所有する前に、知人の同型車を整備する機会があり、整備してはスタート走行を繰り返していた。

そうするうちに、路上で出会う人々の「ウワ〜!?これ何?」という驚きと親しみを始めた笑顔に出会い、このユニークで愛らしいデザインをモチーフにして、自分を走らせる決意をかためたそうです。「KR-200は、西ドイツのマイクロカー・パブルカーは敗戦後に航空機を造ることを規制されたメーカーの活路であり、交通手段が不足していた1950年代のドイツ及びヨーロッパの人々の足として屋根付きスクーター」という考え方から発想したもの。つまり、日本での走行は端から想定されなかつたのです。現在のよくな輸出前提の国際規格という概念すらなかつたんですね。生産国である西ドイツの純度を考えると生まれながらにして寒冷地仕様で、エンジン各部は可能な限りの設計となっている。本来なら販賣されるべきポイントなのだが、高知のような温暖な気候では冬場のみ快調で、春夏にはオーバーヒートなどの不調をまねくウイークボインとなってしまう。

「午前中は快調でも、午後には調子が悪くなる」というようにはずかな気温の変化にも左右される事もあり、毎日乗つては少しづつ対策しました。当時のことを、本当に楽しそうに振り返る。そんな話をうかがいながら、これも旧車の楽しみの一部かもしれないと思つた。

「午前中は快調でも、午後には調子が悪くなる」というようにはずかな気温の変化にも左右される事もあり、毎日乗つては少しづつ対策しました。当時のことを、本当に楽しんでいます。所有して8年間に、ほぼトラブル退治は終わつたぞうで、逆にそれが寂しいとも。手放しますか?」「すいぶん苦労もありましたが、その分愛着が増し、楽しい思い出もたくさんできましたので可能な限り乗り続けたいと思っています」。まだまだ先のことになりそうですね。



青木 健一郎

高校卒業後、バイクレースを始め、ブリヂストン専属ライダーとして2輪のモトクロス日本GP500クラスで優勝など活躍。86年の4輪転向後に本格的なレース活動に入り小型フォーミュラーカーであるFL-Bクラスでは、西日本では「敵なし」といわれるほどの実績を残す。現在は自動車整備をする傍ら、車体の設計やレーシングコンサルタントなど多忙な毎日を送っている。

