

“KAWA” H1 500 Mach III: la più incontenibile di sempre



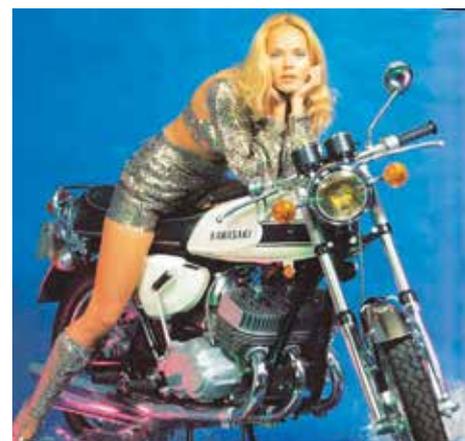
Vi fu un particolare istante, cristallizzato al di là delle epoche, in cui l'umanità credette di poter ambire ad una libertà mai nemmeno sfiorata. Un tempo breve, infinitesimale se paragonato allo scorrere della storia (forse nemmeno una manciata d'anni), in cui il mondo accarezzò senza remora l'idea, l'ideale, il paradigma di una società equa, giusta... per certi versi accettabile.

Fu a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta; un impeto di gloria, una fiammata che ad occidente non si riaccese mai più, soffocata da classicismo e benessere. Da un lato la brutalità, l'orrore del Vietnam, lo scandalo Watergate che coinvolse il presidente Nixon. Dall'altro la veemente reazione di una collettività che invocava il cambiamento e l'uguaglianza. Impossibili da citare, nell'interezza dei numeri, le opere, grandiose, che furono consegnate alla leggenda: ci basta citare la psichedelia dei Doors, Jimy Hendrix, i Pink Floyd. E poi c'era la sim-

bologia legata alla vastità degli spazi, che indicava la voglia di evadere da tutto ciò che fino ad allora era stato: l'uomo sulla luna, l'America di Easy Rider, in bilico tra cinismo e rivoluzione, Kerouac. Figlia del mito, anche quella motocicletta venuta da oriente, la Kawasaki, di cui vi parleremo in questo scritto (facendo uno strappo alla regola rispetto ai nostri racconti di matrice prevalentemente automobilistica).

Dopo l'uscita della 500 H1 Mach III, nel 1969, nulla, nel mondo delle due ruote, fu più uguale; ella segnò il primo capitolo di un'epopea che coinvolse schiere di giovani attratti dalla sua linea moderna, dalla grafica accattivante e da una pubblicità piuttosto efficace. Questa 3 cilindri, 2 tempi, da 60 cavalli, raggiungeva velocità da urlo, aveva uno scatto bruciante, era nata per impennare e possedeva un rombo dall'inconfondibile timbrica tagliente. Tutto ciò, in un

contesto dominato da moto inglesi, italiane e tedesche piuttosto noiose sotto ogni profilo, cui anche gli stessi giapponesi si erano assuefatti nei primi anni 60 seguendone il modello produttivo. Una presunta instabilità, freni a tamburo dalla dubbia efficacia, una ciclistica che sembrava dedita solo al divertimen-





to e una potenza mai neppure sognata, resero però la leggendaria "Kawa" anche una grande mietitrice di vite umane. Non tutte le colpe furono sue, questo va pur detto; all'epoca, le regole che dettavano il comportamento sulla strada erano parecchio diverse da quelle odierne. A casco e tuta, si preferiva la brezza della libertà che, veemente, scivolava sul viso. Fu chiamata con nomignoli quali "cassa da morto" o "bara volante". Ma fu anche amata al punto da essere esposta al museo Guggenheim di New York.

La storia della Mach III ► Progettata per soddisfare il capriccio del potentissimo mercato americano, mosse i suoi primi passi nel 1967. La Kawasaki Motor Corporation di Los Angeles, azienda importatrice esclusivista per gli USA, ne dettò le condizioni: doveva essere leggera, munita di un due tempi da 500 cm³ e 60 CV, con grandi capacità d'accelerazione da fermo e decisa propensione all'impennata. Si trattava, sostanzialmente, di realizzare una moto volutamente sbagliata che, attraverso i pericolosi effetti delle sue carenze, desse alla clientela media la sensazione di guidare un bolide di tale potenza da essere domato a fatica. Particolarmente curata nelle finiture, aveva un aspetto moderno e componentistica di qualità. ► Il telaio si basava su una struttura a doppia culla chiusa su cui il tri cilindrico risaltava particolarmente, sia per il notevole ingombro trasversale, sia per essere il primo con questa architettura ad essere installato su un modello di serie. I valori di potenza e di coppia, nonché le prestazioni dichiarate dalla casa (davvero notevoli per l'epoca), contrastavano visivamente con l'esilità della forcella tele idraulica e con il ridotto diametro dei freni a tamburo.



Il motore ► Se ne occupò l'ingegner Takao Horie e ne vennero approfondite tre versioni: per ragioni commerciali, più che tecniche, i vertici imposero il tri cilindrico due tempi in linea. Era di concezione piuttosto semplice e robusta, dotato di un albero primario composito, ruotante su 6 cuscinetti di banco, e realizzato per sopportare la sovrabbondante coppia motrice. L'unica sua debolezza era una certa tendenza al grippaggio del pistone centrale, dopo un uso prolungato in condizioni di ventilazione non ottimali.

Guida ► La Mach III (così chiamata per il sibilo paragonabile a quello di un velivolo da caccia) non era particolarmente adatta sia in città, per i noti problemi di raffreddamento, sia sulle lunghe percorrenze: il serbatoio era di soli 15 litri e il consumo esorbitante. A velocità sostenute scendeva ben al di sotto dei 10 km per ogni litro di miscela olio-benzina. I suoi detrattori, gli appassionati della più civile Honda Four, definivano la Kawa "la moto più veloce ... da un distributore all'altro". ► La linea elegante, le finiture accurate, la buona maneggevolezza e il contenuto prezzo d'acquisto, contribuirono alla vasta diffusione della "H1", ma più d'ogni altra caratteristica fece presa sul pubblico la difficoltà di mantenere la ruota anteriore aderente al terreno durante le accelerazioni, restituendo al pilota e agli eventuali spettatori una sensazione di incontenibile potenza. L'impennata si verificava azionando l'acceleratore con una certa decisione, anche in 2^a e 3^a marcia, quando il veicolo aveva ormai superato abbondantemente i 100 km/h. Tale effetto era dovuto al posizionamento molto arretrato del motore, che determinava un sensibile disequilibrio dei pesi (43% all'anteriore e 57% al posteriore), un eccessivo alleggerimento dell'avantreno e un'inevitabile instabilità dovuta al telaio e alle sospensioni, che si manifestava nei lunghi curvoni, ma anche nei rettilinei ad alta velocità: si dice che la Kawa lanciata al massimo occupasse tutta la larghezza della pista o della strada, ondeggiando paurosamente.

L'evoluzione ► La seconda serie, la "H1A" del 1970, condensò tutta una sequela di piccole migliorie apportate al brevetto nel corso della produzione dei primi 20mila esemplari. Seguirono la "H1B" e la "H1C", entrambe uscite nel 1971 (la prima venne dotata di un effi-





ciente freno a disco anteriore). La "H1D" del 1973, dopo oltre 70mila unità, segnò una decisa svolta, con una riprogettazione della ciclistica che ne aumentò la sicurezza, ma paradossalmente ne diminuì l'appeal. Le successive "H1E" e "H1F", del 1974 e 1975, furono caratterizzate da piccoli aggiornamenti estetici e tecnici. L'ottava e ultima della casata fu la "KH" del 1976, ormai però depotenziata e resa più mansueta.

La Kawasaki 750 H2 ► Tra le illustri derivate della Mach 3 vi fu anche questa stupenda purosangue, color blu o oro a scelta, che divenne in poco tempo la regina delle maximoto dell'epoca: ancora più potente e veloce della 500, ma con un motore un po' più gestibile e meno scorbutico, fu realizzata in quattro stirpi dal 1971 al 1975. Ricalcava l'aspetto della sorella minore, ma ne manteneva anche i difetti relativi alla scarsa tenuta.

La collezione ► Fabrizio Ottaviani, avvocato di Lugano, custodisce con grande dedizione una serie importante di Kawasaki. Modelli diversificati, incantevoli testimoni dei "favolosi Settanta" perpetuati nelle loro livree dall'antico sapore sportivo. «Una passione nata a 19 anni – ci dice Ottaviani – quando, ceduta a mio fratello minore la mia prima moto, una Yamaha 125, comprai d'occasione una Mach I 250 bianca. Un mezzo che già allora destava nei giovani grandi emozioni. La utilizzai spesso per recarmi all'università di Zurigo e per diverse escursioni locali. Assieme ad alcuni amici, organizzai pure un viaggio in Sardegna, imbarcando i nostri bolidi a Genova. Scorrazzammo su e giù per le stradine dell'isola, senza casco, come sconsideratamente si faceva una volta». ► Passato l'entusiasmo dei vent'anni, quel-

la moto andò nel dimenticatoio. Dopo qualche tempo, però, Ottaviani tornò ad interessarsi alle Kawasaki e ne ricercò una simile. Da quel momento (era la fine degli anni Ottanta) l'istinto del collezionista si rivelò inarrestabile. «Fu d'obbligo acquistare anche delle 750, un autentico mito per la gente della mia generazione. Tra mercatini e conoscenti, sono riuscito a possedere l'intera gamma del 1972, nelle diverse colorazioni, e le 250 di quasi tutti gli anni fino al '77, ma non mi sono certo fermato agli acquisti. Ho conosciuto molti collezionisti, italiani e svizzeri. Ho partecipato a raduni organizzati dal Club di Milano, stupendo tutti con la mia

piccola 250 bianca (che in Italia non era importata), fra cui i mitici incontri sulle rive dei laghi lombardi. Ho coltivato diverse amicizie con altri appassionati e improvvisato mini-raduni locali, conditi da qualche salita piuttosto allegra al Monte Brè o in Valcolla. Ho inoltre partecipato ad un paio di rievocazioni storiche della corsa del Monte Generoso. A volte correavamo liberi sul filo della legalità. Poi con l'età, tutto si è attutito, ma lo spirito di gruppo e la passione verso queste moto non si sono mai sopiti. In famiglia le usiamo ancora regolarmente».

Testo di Elias Bertini

Foto di Fabrizio Ottaviani

SCHEDA TECNICA H1 500 Mach III (1969-1971)

MOTORE tri cilindrico a due tempi
CILINDRATA 498 cm³
ALESAGGIO X CORSA 60 x 58.8 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE 6.8:1
CARBURATORI Mikuni VM 28 SC
POTENZA DICHIARATA
60 CV a 8'000 giri/min
ACCENSIONE elettronica
TRASMISSIONE
primaria a ingranaggi a denti elicoidali
FRIZIONE
dischi multipli a bagno d'olio
CAMBIO
a cinque rapporti in blocco con il motore
FRENI
a tamburo centrale (da 200 e 180 mm)
PESO A SECCO 175 kg
VELOCITÀ MASSIMA RILEVATA
190.6 km/h
ACCELERAZIONE SUI 400 M
13.2 s con velocità d'uscita di 160.3 km/h
CAPACITÀ SERBATOIO 15 litri

