

Harley Davidson JE 1'000, la capostipite di un'icona americana

Dimensioni da imperatrice della strada, linee sublimi, prestazioni eccellenti: di tutti questi requisiti è scrigno la magnifica Harley Davidson JE 1'000 del 1924 che abbiamo avuto l'opportunità di scoprire nelle scorse settimane. Che fosse una moto splendida, l'avevamo intuito già dal principio, ma l'essenzialità delle sue forme ci ha lasciato davvero stupiti. Credevamo fosse l'ennesima vittima di quel kitsch a stelle e strisce che è emanazione caratteristica del marchio statunitense per antonomasia. Ma nulla di tutto ciò: vestita d'un manto d'indubbio gusto, la JE è stata una delle sorprese più gradite di questo nostro vagabondare alla scoperta dei gioielli meccanici d'un tempo.

Quando si tratta di un pezzo forgiato dall'industria prebellica, è difficile scovare informazioni coerenti, anche perché i progressi tecnologici, a quell'epoca, erano frutto di tentativi pionieristici piuttosto mutevoli; la produzione, in ciò che diventava un enorme pot-pourri di componenti, non era certo scandita e regolamentata come ai giorni nostri. Si faceva con quel che c'era, per dirla in parole povere. Furono però anni di grande fermento e d'intuizioni geniali, da cui scaturirono vere e proprie icone che hanno segnato la nostra era.

Gli inizi ► Bisogna risalire fino alla Milwaukee del 1901 per individuare due amici d'infanzia, poco più che ventenni, che creano un prototipo di bicicletta motorizzata: erano William Silvester Harley e Arthur Davidson. Installarono un piccolo monocilindrico da 116 cm³ sulla loro due ruote preferita e lo fecero nel garage di 15 metri quadrati di casa Davidson. Manco a dirlo, i risultati furono disastrosi a causa delle abbondanti perdite d'olio e delle forti vibrazioni esercitate su un telaio non sufficientemente robusto. Senza perdersi d'animo i due, aiutati dal fratello maggiore di Arthur, Walter Davidson, lavorarono allo sviluppo di un nuovo propulsore e di un'ossatura più specifica che potesse sostenerlo. Nel 1903, tanta passione sfociò nella prima vera Harley Davidson: sfoggiava un monocilindrico da 405 cm³ ideato in collaborazione con Ole Evinrude (che sarebbe diventato il padre dei fuoribordo per uso nautico) e un volano esterno da 13 Kg. Lo chassis s'ispirava alla "1903 Milwaukee Merkel Mo". ► Quella che, fino ad al-

lora, si era rivelata essere poco più che un'infatuazione giovanile, assunse i contorni della concretezza dal 1904, quando furono aperte le prime concessionarie. Seguì, nel 1906, la costruzione del primo vero e proprio stabilimento produttivo in Chestnut Street. Dal punto di vista tecnologico non si registrarono cambiamenti significativi fino al tentativo, risalente al 1909, d'introdurre un bicilindrico sperimentale a V di 45° da 880 cm³, il V-Twin: presentato a febbraio al "Chicago Automobile Show", si scoprì un fallimento e venne abbandonato

entro dicembre. Il progetto fu migliorato e riproposto nel 1911 con la denominazione F-Head: divenne il punto di riferimento Harley per i successivi vent'anni ed equipaggiò le scelte dei clienti di tutta l'America, dai privati alle forze di polizia, dalla posta ad altri servizi governativi. Sottoposto a continui sviluppi, permise a una HD d'abbattere la soglia delle 100 miglia orarie il 28 aprile 1921.

La JE ► Nacque nel 1920 da queste premesse ingegneristiche. Era spinta da un 1'000 cm³ a valvole contrapposte (cui fu





L'Harley Davidson JE 1'000 del 1924 di Gino Benvenga (vicepresidente del club "Amici Moto d'Epoca Ticino") e del padre Luciano (presidente onorario).

affiancato, nel 1922, un 1'200 pensato più che altro per i sidecar) con pistoni da competizione in alluminio e un cambio a tre velocità già commercializzato dal 1915. Caratterizzata dal tipico serbatoio "sottocanna" (sostituito nel '25 da quello a goccia) fu venduta fino al 1925 in circa 12mila esemplari. Le uniche cifre esatte relative alla produzione sono proprio quelle riferite al biennio 24-25 (rispettivamente 4'994 e 4'114 unità). Costava 315 dollari.

La nostra Harley ► Per un pezzo d'arte tanto speciale ci vuole una persona che nutra una predilezione innata verso questo tipo di collezione: Gino Benvenga ha respirato motociclismo fin dalla tenera età perché suo padre Luciano, prima di lui, ne era stato un fervente appassionato e possessore. «Fu un episodio che risale al 1976 a far scattare in me la volontà di seguire le sue orme. Apprendista novello, partecipai alla ristrutturazione di una vecchia casa e, curiosando in un

sottoscala, vi scovai due motociclette mezze smontate. Ne chiesi alla padrona qualche informazione e lei mi rispose che, se le desideravo, avrei potuto tenerle. Le carcai sul furgone per portarle via ma mi accorsi che mancavano alcune componenti importanti. Un operaio mi riferì che il mio capo aveva smontato le ruote e una forcella per farne un carretto. Riuscii a recuperarle a Castione, escogitando una soluzione alternativa per il suo progetto, e mi misi all'opera. Devo ammettere che, allora, si trovavano veri e propri gioielli a ottimi prezzi, di cui magari s'era sentito parlare o se ne conosceva l'esistenza, ma che giacevano dismessi in un qualche scantinato della Valle di Blenio». ► La lista della famiglia Benvenga è lunga e articolata. Tra i maggiori elementi di pregio che si sono succeduti, una FN M50 750 cc 4 cilindri del 1924, una Indian 403 1'265 cc 4 ci-



lindri del 1932, una Norton ES2 500 cc del 1939, una Condor 500 cc Supersport. «Mio padre era meccanico e le abbiamo sempre sistemate in prima persona nella nostra piccola officina, tranne alcune lavorazioni specialistiche che abbiamo delegato». ► Poi, arrivò l'Harley Davidson del 1924. Una storia particolare, tutta da raccontare: «Fin dagli anni Ottanta ricevevamo a casa una rivista francese di settore nella quale, accanto agli articoli, v'era un'immane rubrica dedicata agli oggetti in vendita. Nel 1992 vi scoprii con grande meraviglia la JE che ora possediamo. Si trovava a Parigi, ma senza esitare telefonai per stabilire un appuntamento e il giorno dopo partimmo». La moto era in splendide condizioni, restaurata all'80%, e l'affare venne concluso: «Non si conosceva alcunché del suo passato, ma con qualche breve riparazione (ad esempio, dovemmo risanare il serbatoio vittima della ruggine), la ripristinammo perfettamente». Gli interventi successivi si limitarono all'usura, perché di chilometri la JE ne ha macinati davvero parecchi. Luciano Benvenia l'utilizzò per compiere il giro

della Sicilia, il "Circuito del Savio" (Ravenna - Lago di Garda - Ravenna) e fu tra gli iscritti a due edizioni del raduno "Costa a Costa", i cui tragitti prevedevano rispettivamente Toscana-Sicilia-Toscana e Toscana-Romagna-Toscana. Sono stati innumerevoli gli appuntamenti cui ha partecipato, in Svizzera ed Europa. «Ora l'adoperiamo meno; mio padre, che ne era l'utilizzatore più assiduo, è quasi novantenne. Guidarla è un bell'esercizio di coordinazione, soprattutto perché non ha il freno anteriore e i comandi sono posizionati in maniera particolare (frizione controllata da un pedale a bilancia, leva del cambio a tre marce posta sul serbatoio, eccetera). Inoltre, deve sottostare a qualche limite di legge, come la preclusione alla guida notturna perché monta un vecchio faro a carburo. Passo, peso e ingombri ne fanno una due ruote progettata per i grandi spazi americani, ma le sensazioni che restituisce sono impagabili. Aprendo il gas si percepisce la grande potenza di cui già all'epoca era incredibilmente dotata e si vola fino a 120-130 all'ora».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA



Modello: Harley Davidson JE 1'000

Anno: 1924

Motore: F-Head a V di 45° con valvole contrapposte

Cilindrata: 1'000 cm³

Potenza: ca. 20 CV (9 CV fiscali)

Alésaggio x corsa: 84 x 89 mm

Alimentazione: carburatore Schebler

Cambio: manuale a tre marce

Freni: 2, posteriori, a nastro,

1 a compressione e 1 a espansione

Peso: 190 kg

Velocità massima: ca. 120 km/h