

POLVERE DI STELLE

DI LUIGI RIVOLA lurivola@tin.it

KAWASAKI, LA SORELLA MAGGIORE

Il libro di Iodice racconta la storia della più grande, versatile e creativa tra le quattro Case giapponesi

AVEVO iniziato nel 1973 a scrivere per un giornale di moto e seguivo le corse di Velocità nazionali e del campionato del Mondo in giro per l'Europa coi mezzi allora disponibili: una Peugeot 404 Diesel per le trasferte e una tendina canadese per il pernottamento. Tra i tanti ostacoli da affrontare, oltre a dover "coprire" con cronache e fotografie cinque classi in gara, con l'aggiunta a volte dei sidecar, c'erano anche grosse difficoltà a intervistare piloti e team manager giapponesi che, per riservatezza innata e una limitata conoscenza della lingua inglese, ti liquidavano quasi sempre con dei «*No comment*».

Per superare l'impasse, mi rivolsi a una coppia di giapponesi, Koichi e Yumi Yamamoto, che erano venuti a studiare per due anni all'istituto internazionale d'arte ceramica di Faenza, la mia città, e con i quali avevo stretto amicizia. Chiesi loro di insegnarmi un po' di giapponese e loro furono ben lieti di accontentarmi.

Poche parole, i numeri da uno a dieci, i caratteri Hiragana... Con questa scarsa dotazione ottenni risultati impensabili: mi rivolgevo ai personag-

gi che volevo intervistare e con il mio approccio nella loro lingua madre, che loro ritenevano assolutamente sconosciuta in Europa, li conquistavo. Dopo-diché il colloquio continuava in inglese.

NEL 1975 questo mio espediente furbesco per "sciogliere" i giapponesi mi consentì di fare una conoscenza importante. Era l'anno del Motosalone di Milano (allora si effettuava biennalmente negli anni dispari alternandosi con l'IFMA di Colonia) e stavo vagando per gli stand. Mi soffermai su quello della Kawasaki, dove mi venne indicato un signore molto distinto, dagli occhi a mandorla, specificandomi che si trattava di Yoshio Kawasaki: il nipote del fondatore.

Mi avvicinai e gli chiesi in inglese se avesse due minuti da dedicarmi. Lui sorrise - i giapponesi sorridono sempre e se non sorridono sono guai... - accennò a un inchino - altra tipica ed educata abitudine nipponica - e mi rispose: «*Sorry, no comment*». Allora replicai la domanda nella sua lingua, e lui rimase talmente meravigliato, che

attaccò subito con un fiume di parole in giapponese, delle quali ovviamente io non comprendevo nulla. Lo fermai, informandolo che conoscevo soltanto poche parole, ma lui, gentilissimo, invece di mandarmi al diavolo, mi disse in inglese: «*D'accordo, però queste le conosce e le pronuncia bene*». Mi fece da guida nello stand, mi parlò della Kawasaki e di come avesse inserito nel dopoguerra le moto nei suoi piani industriali, delle prospettive di espansione in Europa e in America. Fu per me una grossa soddisfazione.

L'anno dopo andai al Salone di Colonia. Ero in contemplazione allo stand della Bimota, quando mi sentii battere sulla spalla. Mi voltai e incontrai il viso sorridente di un signore giapponese che mi disse in inglese: «*Ricorda? Sono Yoshio Kawasaki, ci siamo conosciuti l'anno scorso al Salone di Milano...*».



QUESTA STORIA, che fa parte dei miei ricordi professionali più cari, mi è venuta in mente quando mi sono accinto a leggere il libro "Kawasaki - la storia", scritto da Giovanni Iodice e pubblicato da Giorgio Nada Editore, un volumone di 384 pagine in grande formato, con centinaia di immagini, interamente dedicato alla Casa di Akashi.

Mi ha colpito l'anno di nascita dell'autore: il 1974. Che cos'era la Kawasaki nel 1974? Una delle quattro Marche giapponesi che, inizialmente trattate con benevola curiosità dai primi osservatori del loro operato, quegli inglesi e italiani che si dividevano la leadership internazionale della moto, poi accolti con sufficienza e diffidenza, stavano imponendosi all'attenzione di tutto i motociclisti e creando un nuovo mercato del cui potenziale soltanto loro si erano accorti.

Delle quattro Case, la Kawasaki era certamente la più "matta": le sue tre cilindri a due tempi erano semplicemente stupefacenti: la 500 non aveva rivali nella sua cilindrata per potenza e velocità e la 750 addirittura si proponeva come moto stradale avente appena una decina di cavalli in meno della



Sopra Shozo Kawasaki, fondatore della Kawasaki Heavy Industries. A sinistra, la Mach III del 1970.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sopra, il caccia bimotore Kawasaki Ki 45, noto anche come Toryu.
Sotto, la copertina del libro di Giovanni Iodice.

mitica MV 500 di Giacomo Agostini.

Certo, stabilità, frenata e affidabilità non erano proprio il massimo, ma quando spalancavi il gas venivi istantaneamente proiettato in una dimensione extraterrestre...

La più "matta", ho detto, ma anche la più grande, versatile, creativa ed esperta, insomma la "più" fra le quattro sorelle giapponesi. E anche la più antica, avendo iniziato l'attività come cantiere navale nel 1878, diciannove anni prima che la Yamaha cominciasse a produrre pianoforti, trentuno anni prima che la Suzuki costruisse i suoi primi telai per le industrie della seta, cinquantanove anni prima che Soichiro Honda si dedicasse alla fabbricazione di pistoni e segmenti.

PER LA KAWASAKI, la motocicletta è soltanto un piccolo ramo delle sue attività, che spaziano dalle grandi navi ai sommergibili, agli aeroplani, agli elicotteri, ai treni, ai ponti più arditi, alla tecnologia robotica e spaziale, al risparmio energetico. E mi interrompo qui, certo di aver dimenticato qualcosa...

Il libro di Giovanni Iodice inizia appunto con il racconto delle prime esperienze imprenditoriali di Shozo Kawasaki e della rapida crescita industriale del Gruppo da lui fondato, articolatosi in numerosi campi produttivi, tutti con prodotti d'avanguardia, fino alla Seconda Guerra mondiale.

Alle motociclette, la Kawasaki arrivò, come Honda, Suzuki e Yamaha, nel dopoguerra, dapprima acquistando la Meguro, una delle più affermate in-

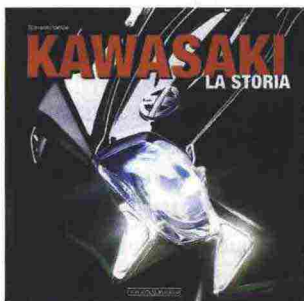
dustrie motociclistiche giapponesi del tempo, quindi entrando sul mercato in prima persona, nel 1952, con un motore di 150 cm³ monocilindrico a quattro tempi progettato dai suoi ingegneri aeronautici. Nel 1956 venne commercializzato il primo modello di moto originale Kawasaki, la Mehiatsu 125 con motore a due tempi. Tredici anni più tardi in America e in Europa esplose il mito delle Kawasaki tre cilindri due tempi, e il Marchio di Akashi divenne leggendario. Così come leggendaria diventò la Z1 900, la moto che con il suo motore quattro cilindri quattro tempi da 85 CV e oltre 210 km/h inaugurò la nuova era delle moto Kawasaki.

IL LIBRO

descrive con storia, caratteristiche tecniche e immagini, tutti i modelli di moto prodotti dalla Kawasaki dall'origine al 2018, offre poi un'utilissima sintesi dei manuali d'uso e manutenzione, inserisce pagine di grande interesse, come quelle dedicate al "Piano N100" relativo allo sviluppo del progetto Mach III, e dedica ampio spazio alle moto da competizione e ai piloti che le hanno portate alla vittoria nei diversi campionati. Infine si chiude con un cenno ai

progetti futuri e addirittura - cosa mai vista prima su un libro di moto - con il dizionario degli acronimi, a testimonianza di uno scrupolo raro da parte dell'autore.

Il prezzo di questa opera è veramente interessante in relazione ai contenuti e alla qualità della stampa: 48 €, che diventano 40,80 acquistando il volume sul sito della casa editrice www.giorgionadaeditore.it.



HALL OF FAME

HARLEY ACCERCHIATA MA VINCENTE A DAYTONA

NEL 1969 il paddock della 200 Miglia di Daytona fu invaso da agili bolidi giapponesi a due tempi, Yamaha e Kawasaki, intenzionati a inserirsi nel duello fra Harley-Davidson e le Marche inglesi nella più importante corsa motociclistica americana. La Casa di Milwaukee si presentò con la KR 750 (**nella foto**) a valvole laterali che a Daytona aveva debuttato vittoriosamente nel 1953, e con

Cal Rayborn, il pilota con cui aveva vinto l'anno prima. Nelle prove, nove delle prime dieci moto avevano motore a due tempi, Rayborn con la KR 750 fu l'unico a inserirsi con l'ottavo tempo. Yvon Duhamel, autore della pole, raggiunse la velocità massima di 242 km/h, 12 in più della KR, una differenza sostanziale a Daytona. Il giorno della corsa, le giapponesi si lanciarono furiose sulla pista dove l'alta velocità le vedeva nettamente favorite, ma al termine delle 200 Miglia, la vecchia Harley Davidson KR di Rayborn tagliò per prima il traguardo: le più forti ma fragili moto del Sol Levante si erano nel frattempo tutte arrese.

