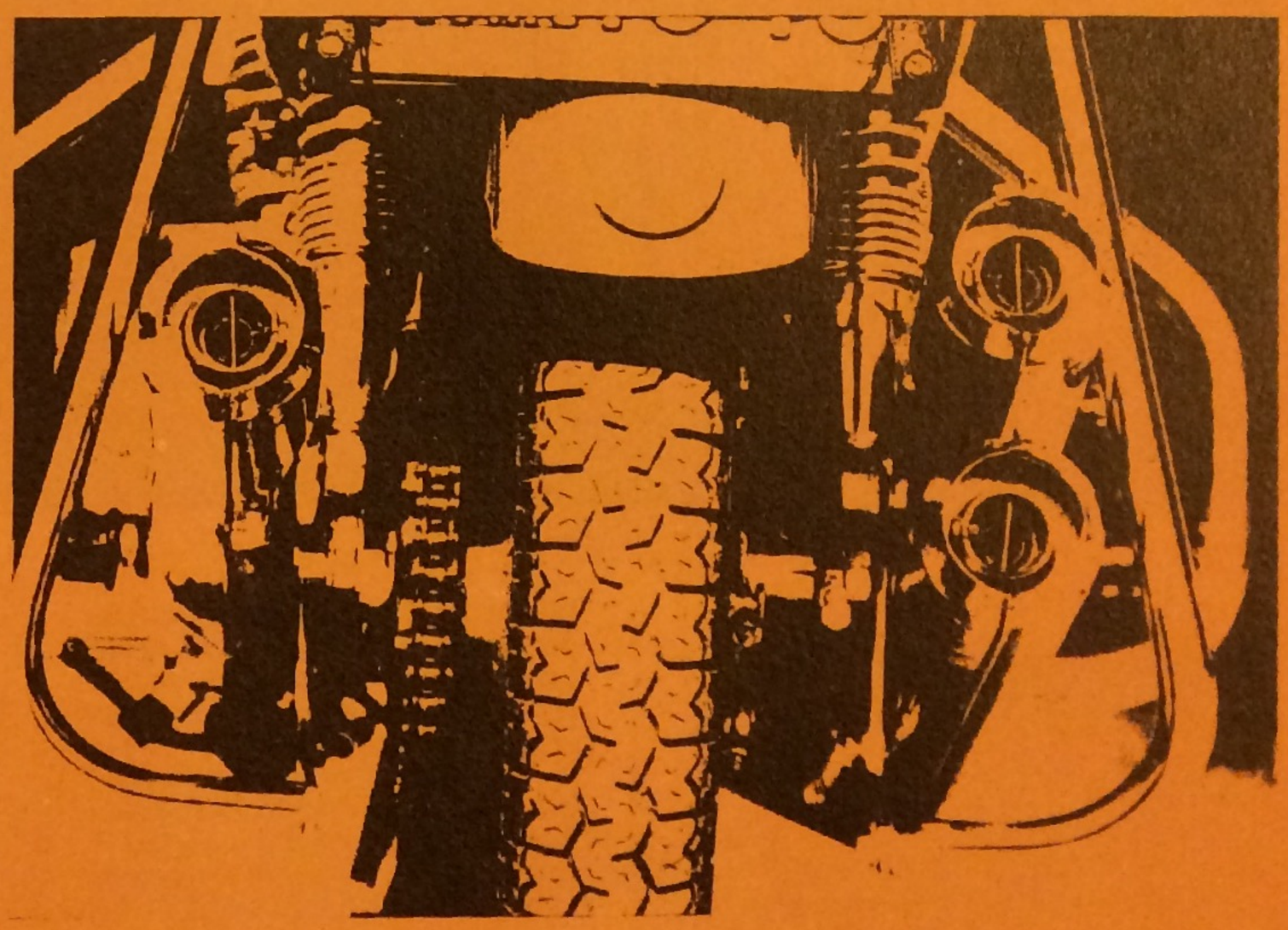
moto sport

MENSILE DI SPORT E POLITICA MOTOCICLISTICA
ANNO 1 - N. 1 - NOVEMBRE 1971 - GR. III/70%

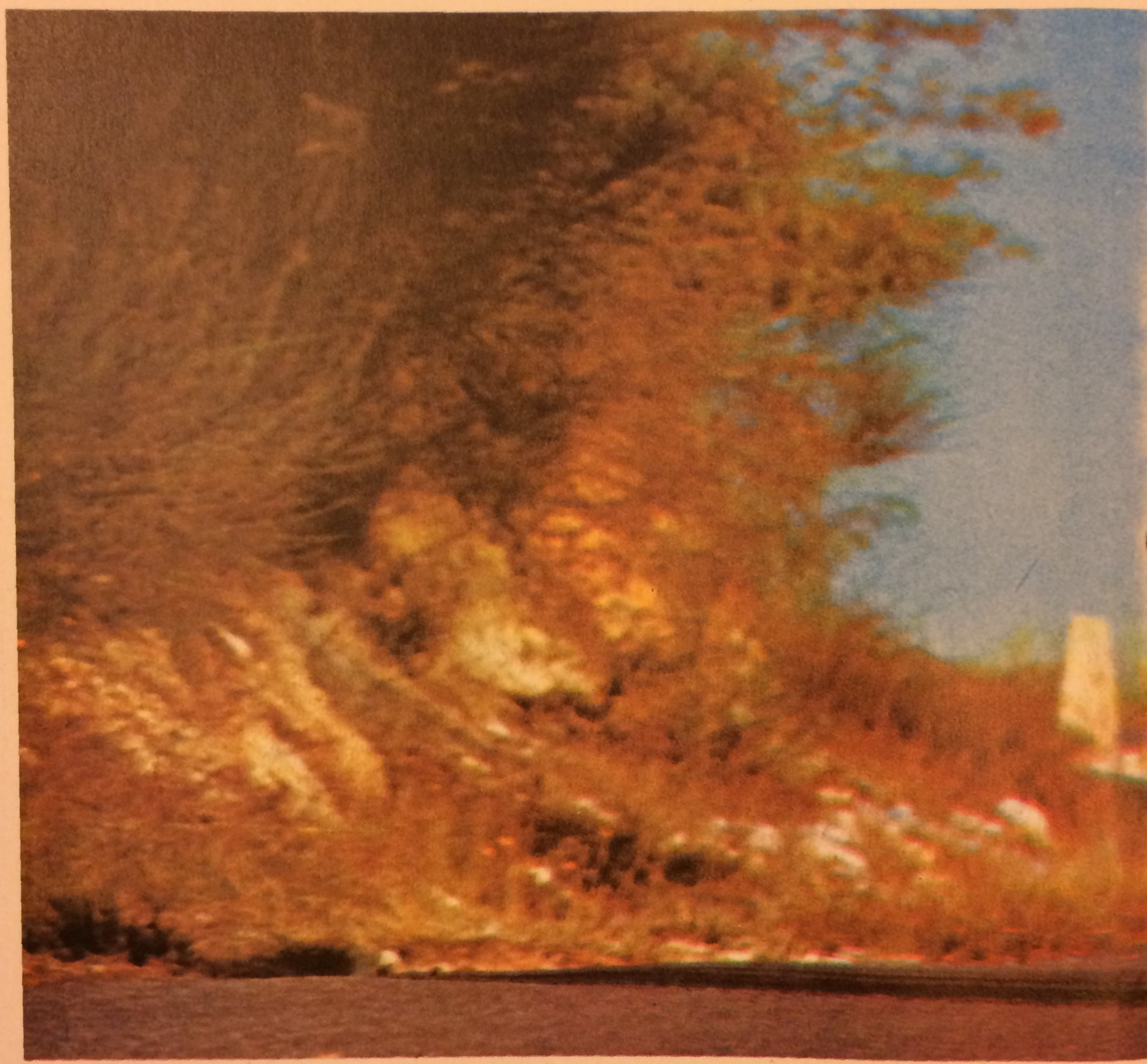
Lire 500

prova

kawasaki 350 S2



La Kawasaki 350 si affianca alla ben nota 500 e, pur ripetendo nel telaio e nelle sospensioni alle mutate prestazioni del motore. della 500 stessa



kawasaki

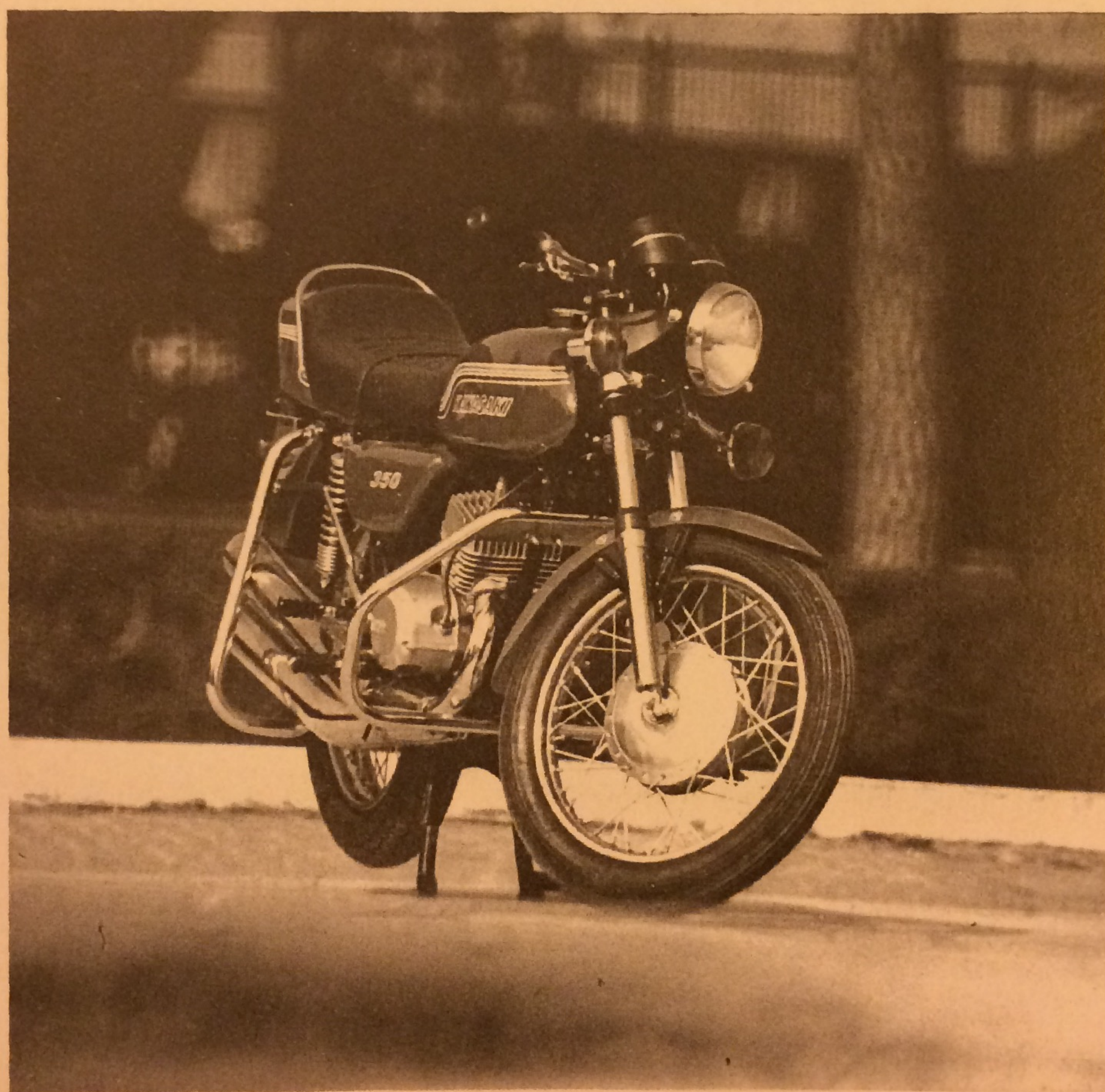
Se fino a poco tempo fa il requisito più richiesto dai motociclisti era quello della super potenza, oggi il cosiddetto «consumatore» vuole un prodotto che non lo soddisfi solo sotto tale aspetto, ma che sia in grado di fargli sfruttare il più possibile e le capacità proprie e quelle del mezzo. Se le moto della classe delle 250 sono generalmente carenti in tema di qualità velocistiche (per il motociclista più esigente s'intende), quelle di 750 ne sono spesso eccedenti sia per le condizioni ambientali in cui queste possono essere espresse, che per considerazioni più strettamente tecniche. Tali considerazioni possono riguardare ad esempio la durata degli organi (precaria a causa delle

i motivi-tecnici fondamentali, è stata completamente adeguata Nel complesso la nuova tricilindrica risulta più equilibrata

sollecitazioni cui gli stessi sono soggetti ed in relazione al peso del mezzo) o la impossibilità di tenere una condotta molto sportiva poiché la mole delle più veloci motopesanti rende difficoltosa la loro manovrabilità. Accade così che le case più all'avanguardia nel settore, quelle cioè che sono più sensibili agli orientamenti del mercato, pur non perdendo di vista l'acquirente che conta soprattutto i cavalli, cercano di costruire delle macchine che si avvicinino ad un rapporto peso/potenza ideale, non aumentando il valore della voce potenza, ma diminuendo quello della voce peso. Per garantire una struttura robusta, gli organi del telaio non possono essere molto sacrificati a questo fine, per cui si opera una scelta che impone un motore più piccolo, ma con una potenza specifica piuttosto elevata. La Kawasaki 350 tre cilindri, è il risultato di una operazione di questo genere, che è stata effettuata anche dalla Honda con il 500 derivato dal 750. Queste riduzioni, lo dimostrano le

kawasaki 350 S2

diverse dimensioni del telaio, il diverso disegno di molte fusioni e la diversa realizzazione di altri particolari molto importanti, non sono il risultato di semplici aggiornamenti, ma riflettono un impegno industriale notevole diretto ad affiancare un modello di ormai provata fidabilità con uno che ne ripeta in scala ridotta solo gli stessi schemi, con una utilizzazione di particolari già realizzati estremamente ridotta. Nel 350 Kawasaki sono diversi tutti i particolari del motore, dal basamento ai più piccoli particolari; è differente il telaio, più piccolo in funzione delle ridotte dimensioni del propulsore; differente la forcella anteriore, dotata di steli più corti. Uno sforzo del genere presuppone una chiara immagine delle future scelte del mercato, cosa che non deve mancare in seno alle industrie giapponesi. Esteticamente, la nuova tricilindrica è molto vicina al gusto americano e riflette, in ogni caso, il desiderio di voler dare un volto un po' personale ad un oggetto che è per costituzione ridotto all'essenziale. Buono o cattivo che sia il risultato, c'è nel Kawasaki 350 la dimostrazione che anche le motociclette possono essere oggetto di un certo impegno stilistico. Noi siamo convinti che in tale maniera, purché ci sia un minimo di armonia tra i vari elementi, il giudizio è del tutto personale e quindi poco discutibile. La nostra opinione è che l'armonia esiste, ma che non è impiegata secondo il nostro gusto. L'elemento dietro la sella ha anche la funzione di ospitare i documenti, uno straccetto ed anche qualche altro piccolo oggetto, mentre gli scarichi proiettati verso l'alto evitano di toccare quando si curva. La motocicletta arriva dal Giappone dotata di robusti paragambe che è possibile asportare con una certa facilità qualora si volesse accentuare il carattere sportivo della macchina che verrebbe ad essere così meno ingombrante ed a pesare qualche chilo di meno. La posizione di guida è molto naturale e risente positivamente, rispetto alla 500, delle diminuite dimensioni del motore che



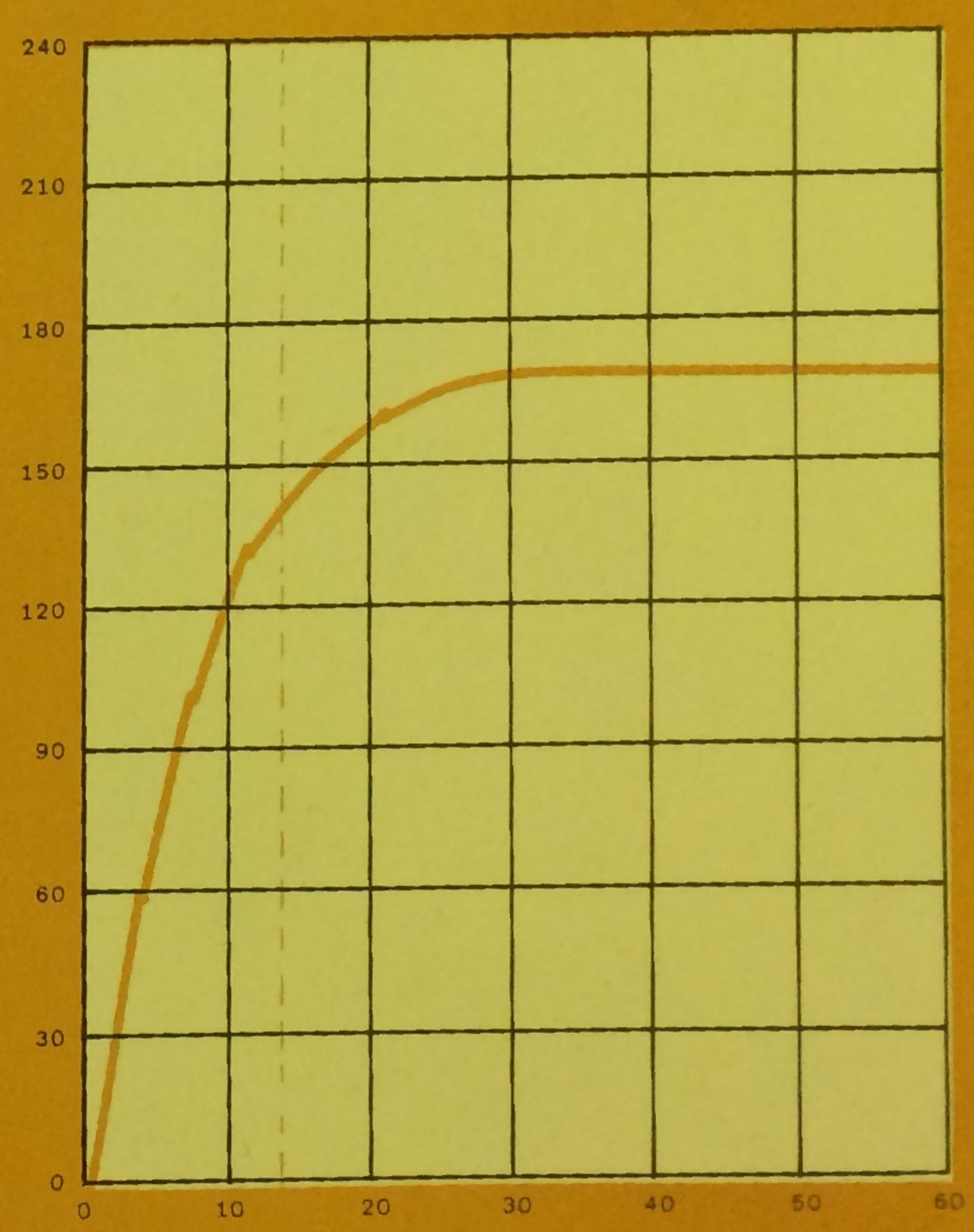
KAWASAKI 350 S 2

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo motore: tricilindrico 2 tempi fronte marcia
Alesaggio x corsa: ..... 53 x 52,3
Cilindrata: ..... 346 cc
Rapporto di compressione: 7,3:1
Carburatori: ..... 3 Mikuni da 24 mm
Accensione: ..... batteria, 3 bobine e 3 ruttori
Potenza dichiarata: (SAE) 45 CV a 8.000 giri/min
Sistema di lubrificazione: «superlube» automatico
Capacità serbatoio olio: ..... kg 3
Messa in moto: ..... a pedale
Impianto elettrico: ..... 12 Volt, alternatore
Sospensione anteriore: ..... forcella telescopica
Sospensione posteriore: forcellone oscillante ed ammortizzatori regolabili
Pneumatico anteriore: ..... 3.00 x 18
Pneumatico posteriore: ..... 3.50 x 18
Freno anteriore tipo: .. tamburo, doppia camma
Freno anteriore misura: ..... 180 mm
Freno posteriore tipo: .. tamburo, camma singola
Freno posteriore misura: ..... 180 mm
Trasmissione primaria (ad ingranaggi): ... 2,2
Trasmissione finale (a catena): 3,07
FRIZIONE:. ..... multidisco a bagno d'olio
Rapporti del cambio:
I 2,86: ..... a 8.000 giri kmh 62,9
II 1,79: ..... a 8.000 giri kmh 100,5
III 1,35: ..... a 8.000 giri kmh 133,3
IV 1,12: ..... a 8.000 giri kmh 160,7
V 0,96: ..... a 8.000 giri kmh 187,5
Vel. a 1000 giri in V ..... 23,43 kmh
Interasse: ..... 133 cm
Peso a secco: ..... 171 kg

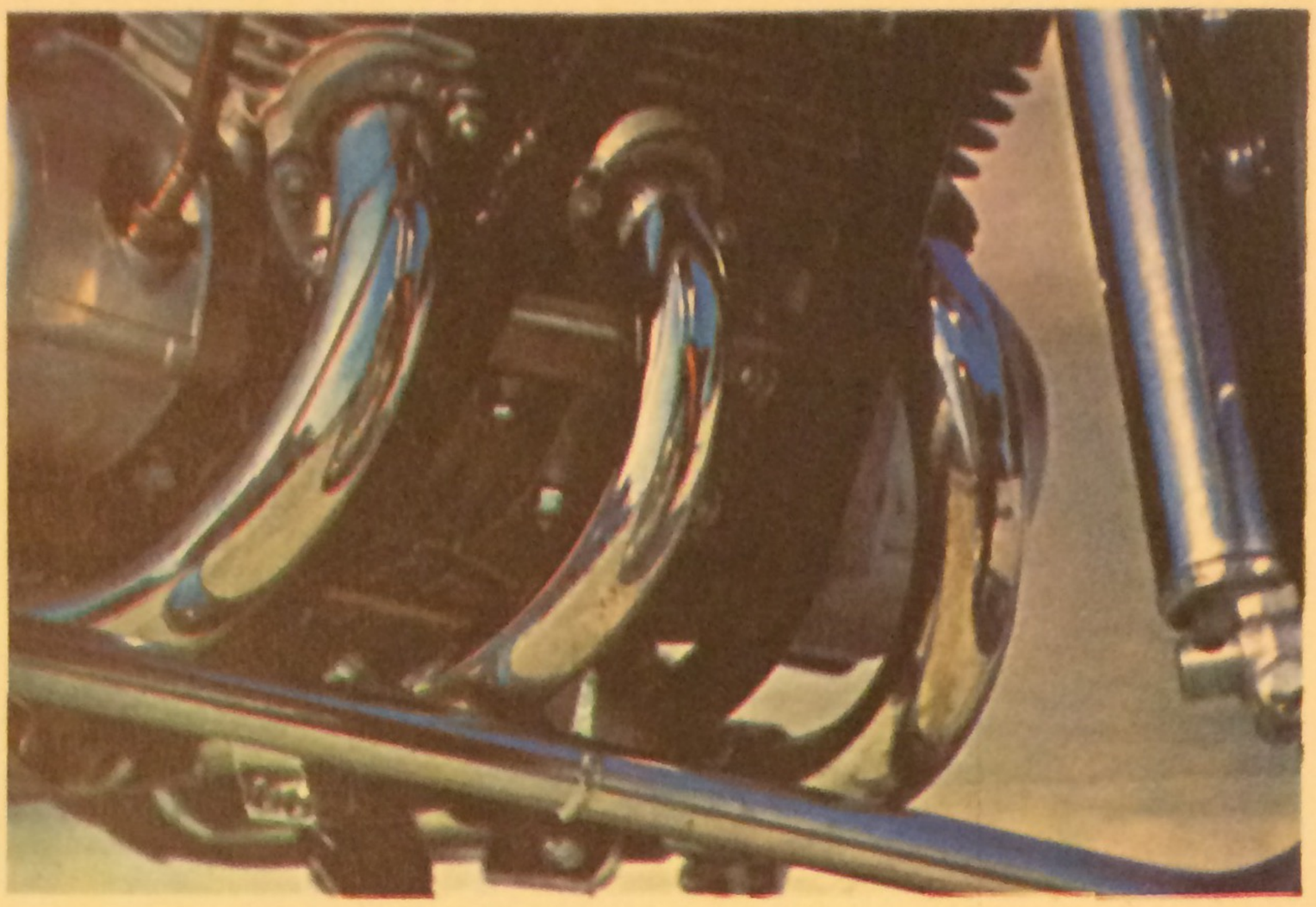
PRESTAZIONI

Velocità massima: ..... kmh 170,045
Consumo medio: 13 l + 1 kg d'olio ogni 400 km
Frenata a 40 kmh: ..... 11,3 m
Frenata a 100 kmh: ..... 55,8 m
Frenata a 150 kmh: ..... 129,1 m
Accelerazione: 400 metri ..... 13,9 sec
PREZZO IN ITALIA: ..... L. 830.000



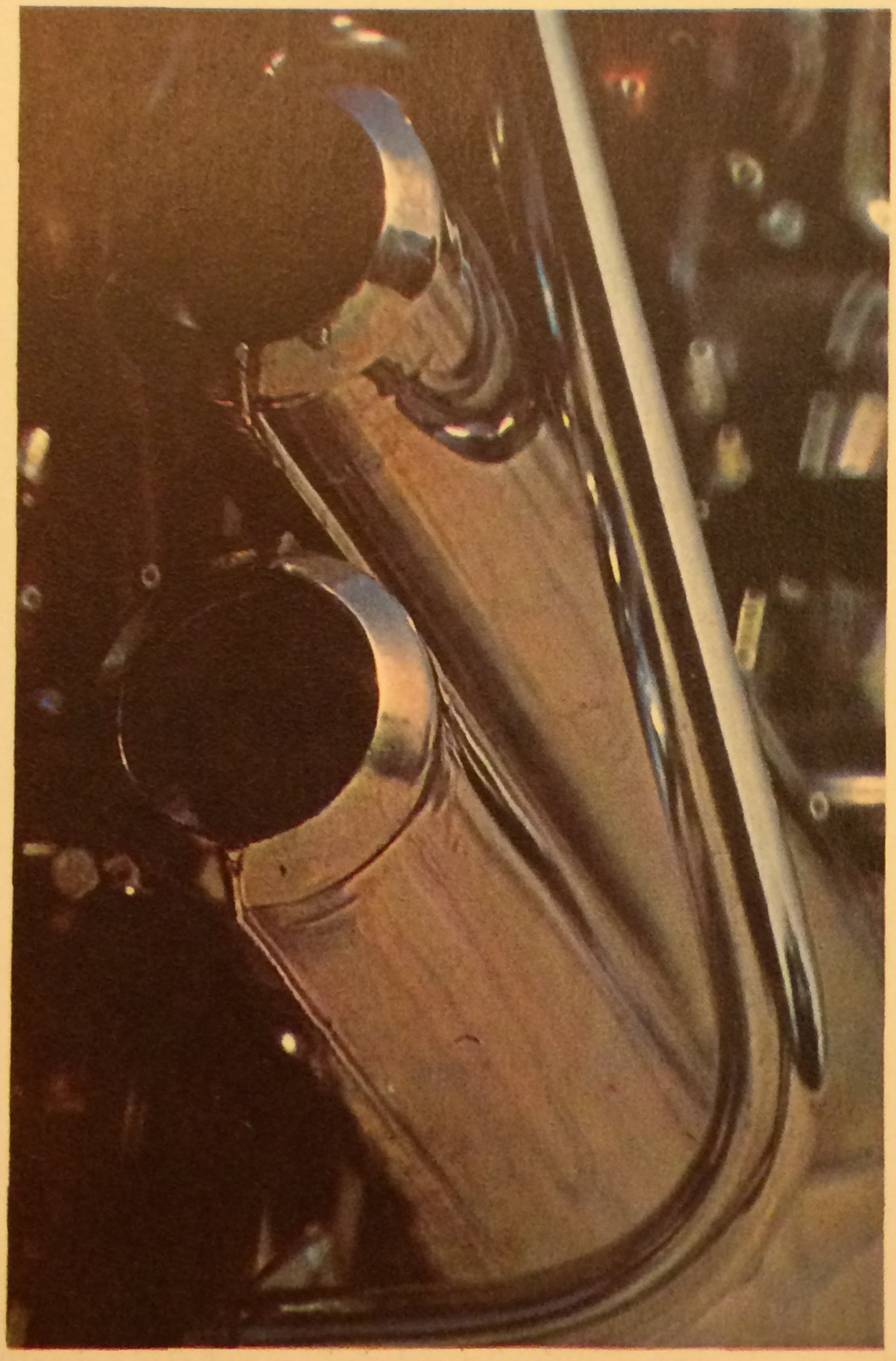
400 m da fermo 13,9 sec.

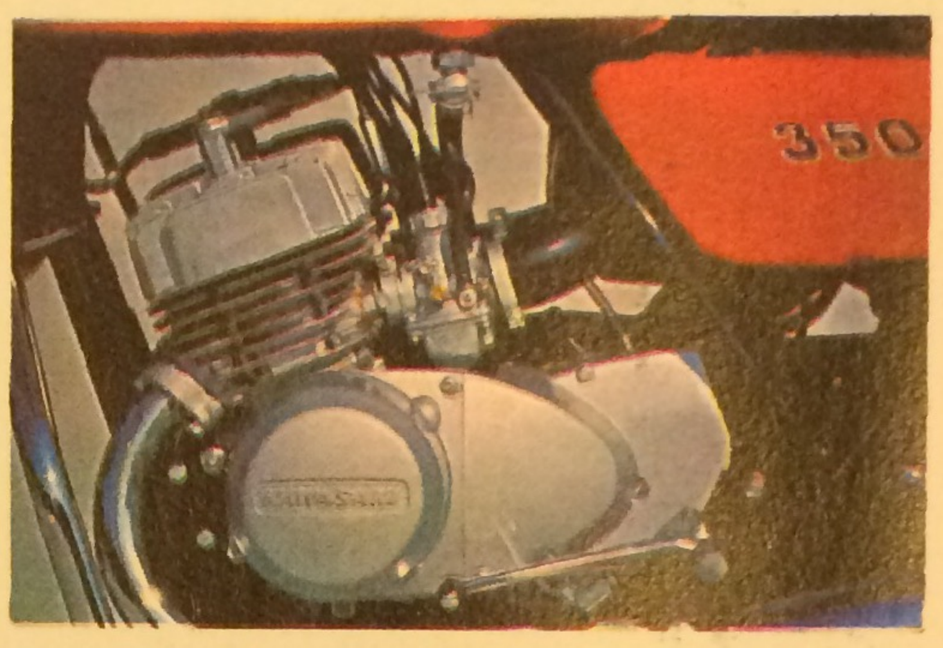
kawasaki 350 S2



Al contrario di altre case, la Kawasaki predilige la formula dei tre scarichi indipendenti

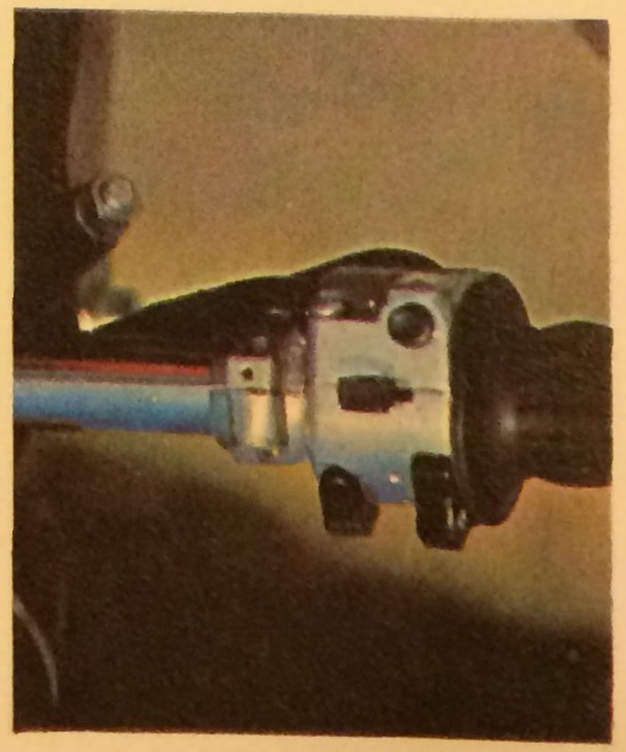
Gli scarichi sono proiettati verso l'alto anche perché la moto, avendo le ruote ed i pneumatici leggermente più ridotti di quelli della 500, tenderebbe facilmente a toccare

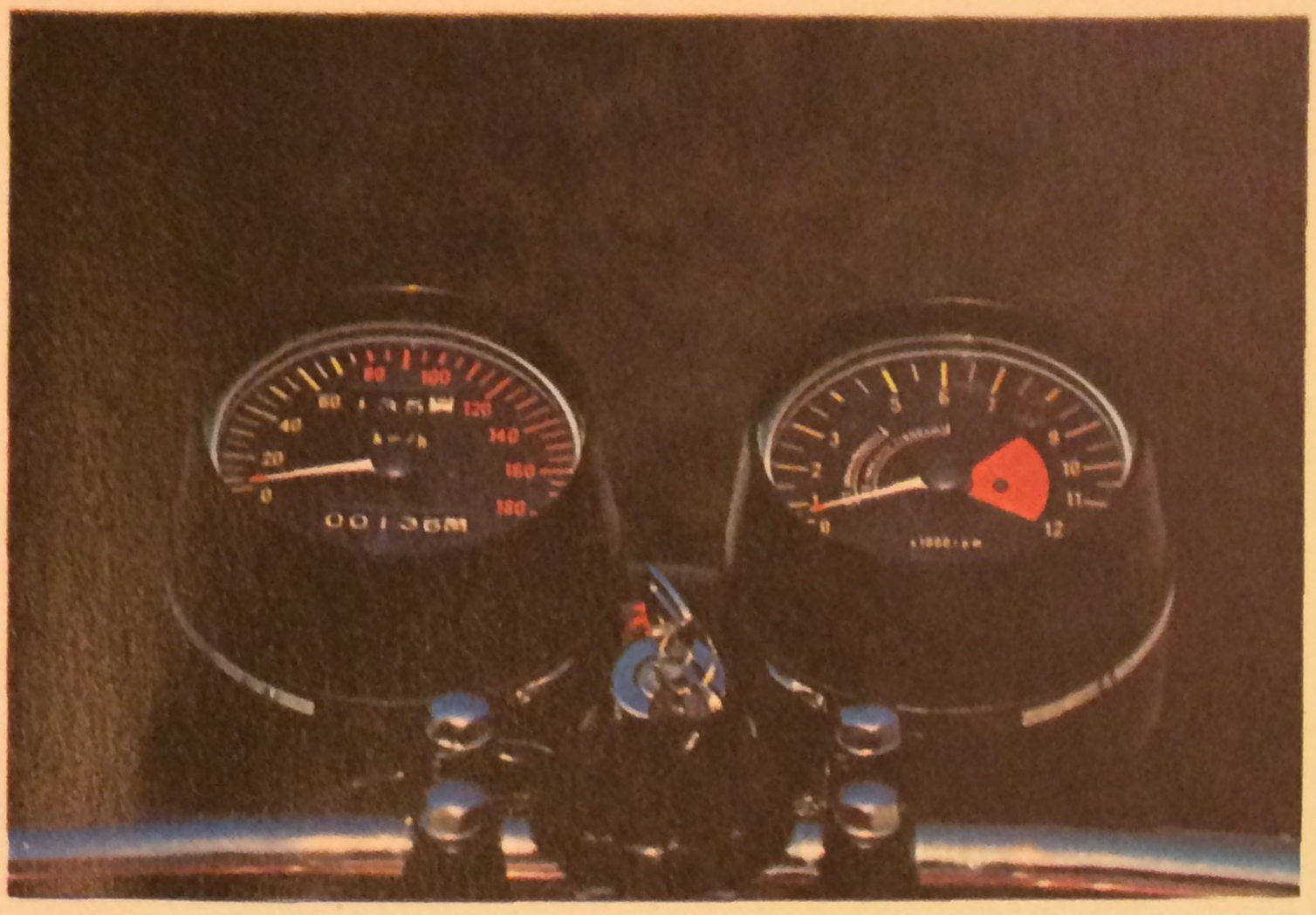




Il motore è di dimensioni piuttosto contenute, anche in senso trasversale con apprezzabile vantaggio per la posizione di guida

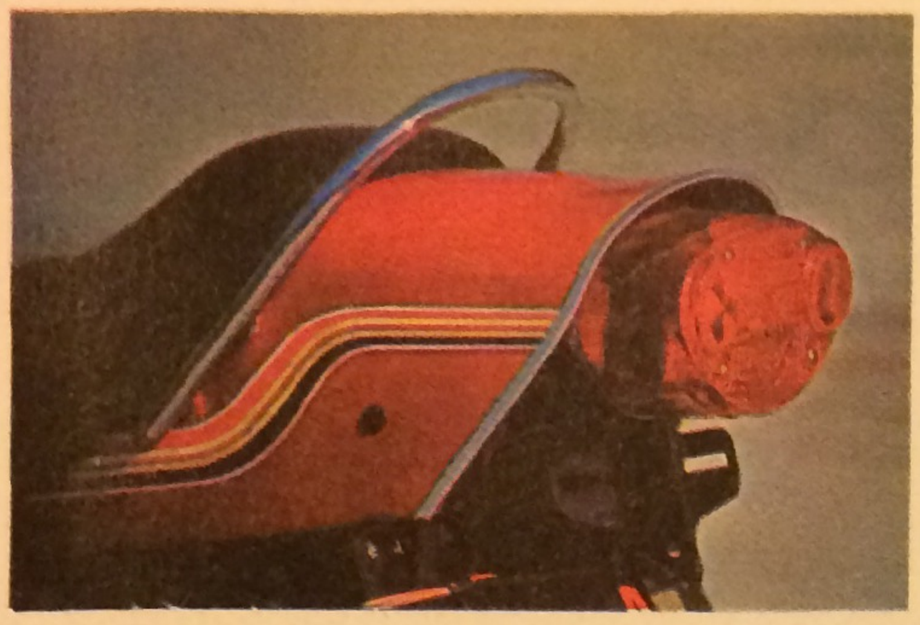
Sul lato destro del manubrio ci sono il pulsante dell'avisatore acustico, il comando dei lampeggiatori direzionali, l'interruttore a due posizioni per l'inserimento delle luci da città e quelle di profondità ed il deviatore abbaglianti anabbaglianti





Gli strumenti comprendono un contachilometri, un contachilometri giornaliero un tachimetro ed un contagiri contenente la spia del folle e dei lampeggiatori direzionali. Sul faro c'è la spia dei fari abbaglianti

Bella e funzionale la disposizione degli accessori davanti alla forcella. Il faro è di materiale plastico.



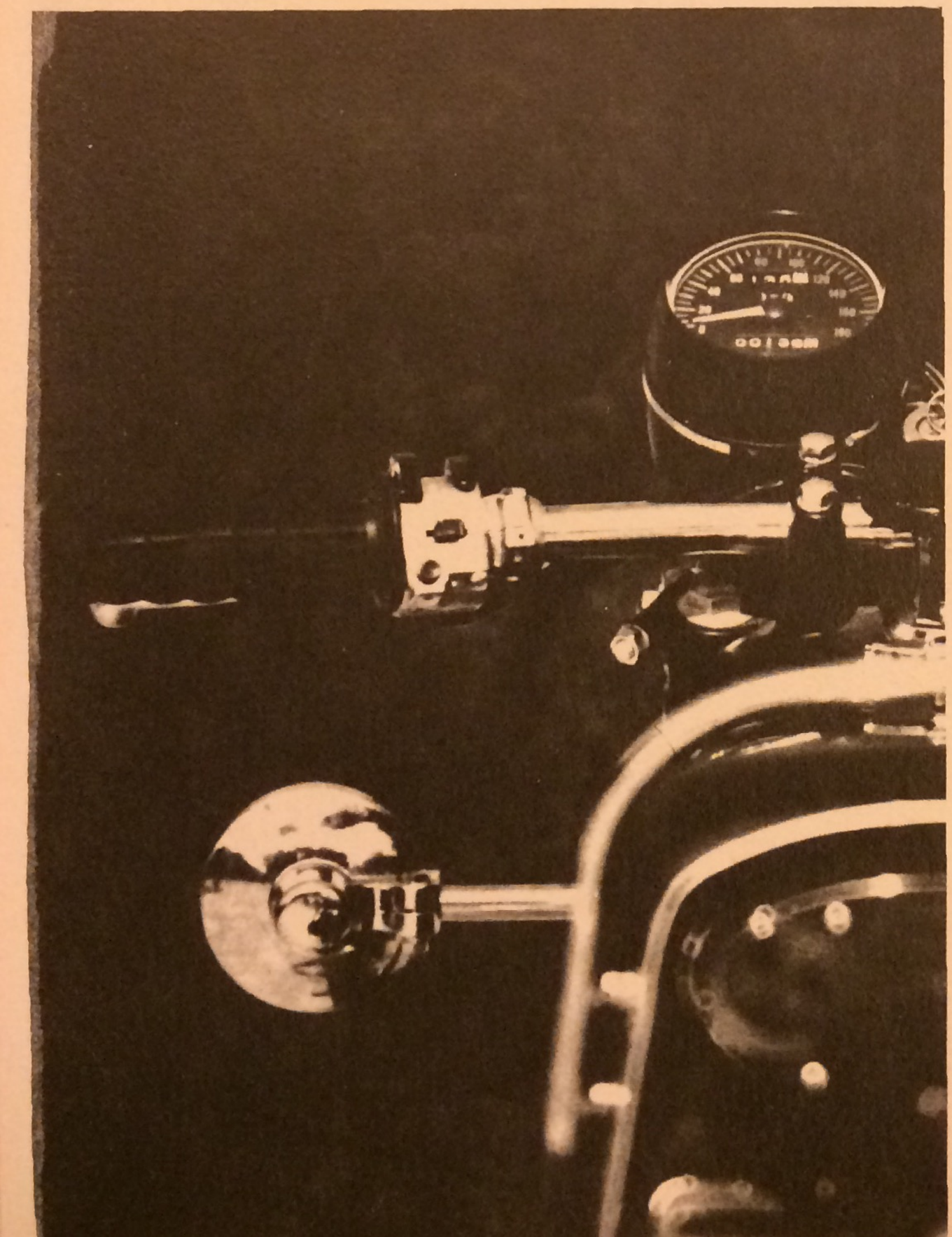
L'elemento che sta dietro la sella, oltre ad incorporare il fanale posteriore, nasconde internamente un pratico ripostiglio per i documenti e per qualche altro piccolo oggetto

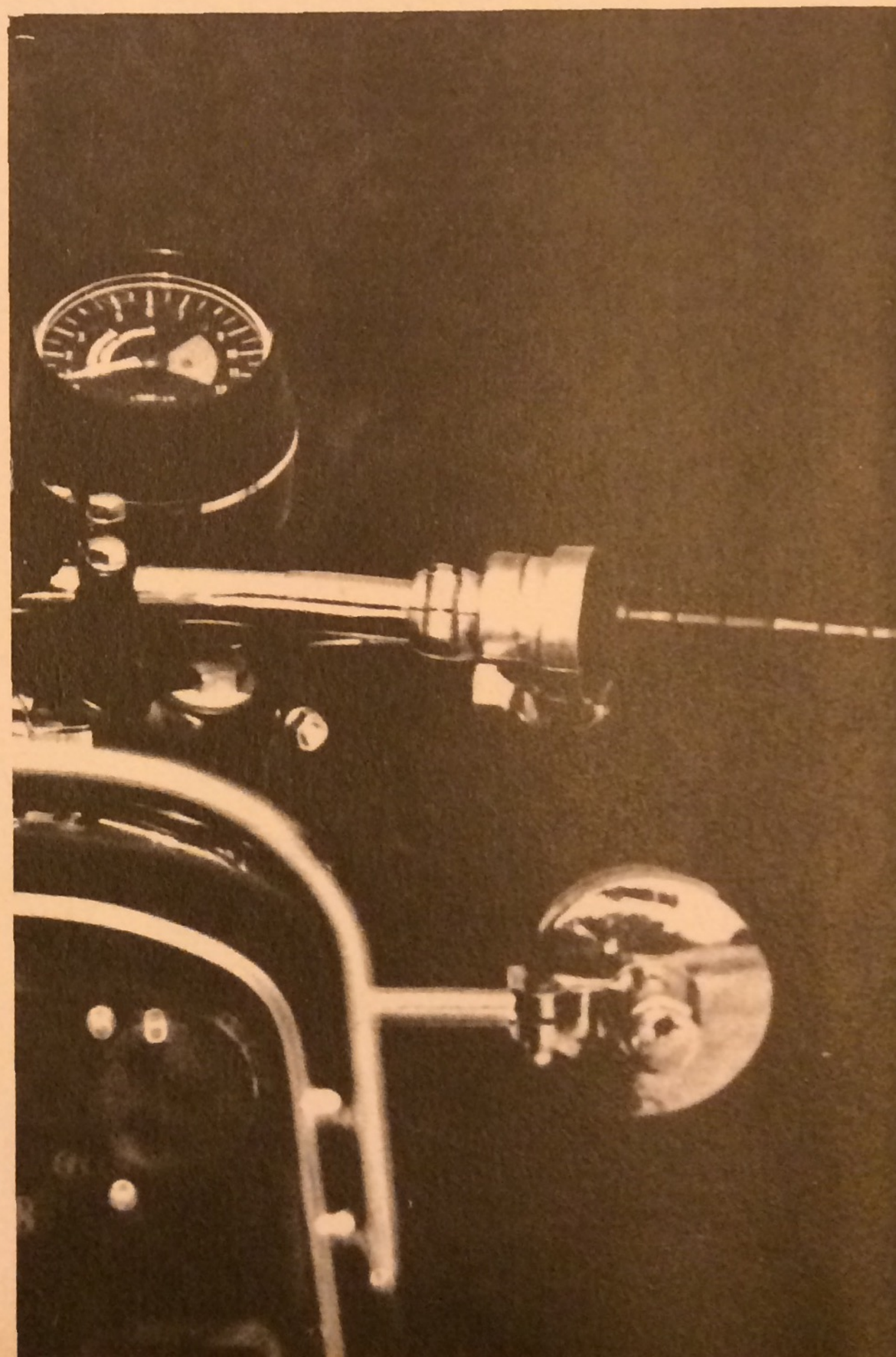
La piastra portaceppi del freno anteriore è dipinta di nero opaco, se esteticamente la soluzione è felice, non altrettanto si può dire della sua efficacia.

kawasaki
350 S2

consentono di tenere le gambe meno divaricate. Il manubrio è forse un po' troppo dritto obbligando i polsi ad una posizione non del tutto naturale che con il tempo può stancare. A ciò si ovvia assai semplicemente curvando la sbarra del manubrio all'indietro o sostituendolo con uno diverso. I comandi a pedale sono in posizione ideale esclusa la leva della messa in moto che quando non è utilizzata viene facilmente urtata dalla coscia soprattutto in città dove si poggia spesso la gamba a terra. Per risolvere quest'altro piccolo inconveniente, basta smontare la leva stessa e rimontarla ruotata all'indietro di qualche grado. La strumentazione è naturalmente completa (made in Japan) e realizzata con due quadranti studiati in maniera tale da evitare condensazioni che li appannino dall'interno. Tutti i comandi disposti sul manubrio sono in posizione facilmente accessibile mediante il solo spostamento del pollice. Il comportamento della 350 ricorda per molti versi quello della sorella maggiore, ma se comporta delle piccole rinunce in senso velocistico, risulta in definitiva più completo. Il motore, che non ha l'accensione elettronica, è accreditato di 45 CV a 8000 giri, ha un funzionamento molto simile a quello del 500. Ha quindi molta potenza, ma a regimi piuttosto elevati, è esente da notevoli vibrazioni, ma piuttosto rumoroso internamente a causa degli ingranaggi frontali della trasmissione e delle tolleranze logiche e prevedibili in un motore a due tempi, frazionato e dalle caratteristiche sportive. Ci ha sorpreso però per la sua regolarità, paragonabile a quella di un motore con meno pretese.

Anche se privo di una notevole spinta, il motore risponde anche a regimi piuttosto bassi, per manifestare tutte le sue possibilità intorno ai 6500 giri, ma prima di questo valore il suo funzionamento è regolare e progressivo. Cambiando a 4000 giri, già si dispone di una discreta accelerazione, cambiando a 6000 c'è già un sensibile aumento, cambiando ad 8000/8500 invece bisogna proprio stare attenti, perché soprattutto in prima può capitare che raggiunti i 50 kmh si alzi la ruota anteriore da terra. Il comando del cambio è diverso da quello del 500 in quanto ha la posizione del folle tra la prima e la seconda e non più tutto in basso. Il suo funzionamento è molto duro durante il primo periodo e richiede una certa accortezza perché finché non è ben sciolto può rifiutarsi di inserire un rapporto soprattutto durante una scalata. Si consiglia quindi di aumentare al massimo la frequenza di cambi durante il periodo di rodaggio onde poter contare al più presto sulla scioltezza di un comando così importante. Il consumo del motore è direttamente proporzionale alle prestazioni richieste alla





kawasaki 350 S2

macchina. Ovviamente, più si tiene il motore prossimo ai massimi regimi, più ci si avvicina, rischiando di superarli, ai 10 km/litro. Il lubrificante va rifornito mediamente ogni 400 chilometri e nella misura di un chilo di olio. Se il motore è nettamente al di sopra della concorrenza, come potenza e come regolarità, l'assetto generale non è da meno. Il telaio, che ripete il disegno di quello del 500, è più raccolto e di proporzioni ideali. La forcella anteriore ha al suo attivo un buon effetto ammortizzante anche nella fase di ritorno e gli ammortizzatori posteriori sono abbastanza all'altezza della situazione. Devono in ogni caso essere di nuova realizzazione, perché ci sono sembrati migliori di quelli provati in precedenza. In generale l'assetto è molto sportivo e ciò traspare subito dalla piacevole rigidità. Le ruote sono entrambe da 18 pollici con pneumatico anteriore da 3,00 e posteriore da 3,50. La condizione in cui si apprezza di più la maneggevolezza, la stabilità e l'aggressività di questa macchina è, naturalmente, il misto. Su fondo non perfettamente uniforme, nel caso si tenga una condotta piuttosto sostenuta, è ovviamente consigliabile stringere l'ammortizzatore di sterzo a frizione anche nel caso che sia montato quello idraulico fornito a richiesta. Ciò soprattutto perché il particolare tipo di erogazione di potenza, caratteristico di questi motori pluricilindrici a due tempi, provoca degli alleggerimenti allo sterzo in accelerazione che mal si

conciliano con un fondo stradale irregolare. Onde evitare accelerazioni troppo brusche bisognerebbe sapersi aiutare con la frizione, sfiorandola quel minimo che basti ad ammortizzare gli strappi del motore, ad esempio alle uscite delle curve quando la tenuta è ancora precaria a causa dell'inclinazione ed invece si ha l'impulso di aprire tutto il gas. Su autostrada, sede meno adatta per andare in motocicletta, ci sono a favore del Kawasaki 350 l'assenza di vibrazioni e la possibilità di realizzare buone medie grazie ad una velocità di crociera piuttosto elevata che è possibile localizzare intorno ai 150 kmh. Niente ondeggiamenti sui curvoni, ma a patto di dosare bene l'acceleratore: a velocità costante è come andare su una rotaia;

accelerando con cautela tutto continua a funzionare bene; se si accelera senza scrupoli si può notare un minimo alleggerimento alla ruota anteriore che va corretto, o spostando il peso del corpo in avanti o accentuando la piegata. Va comunque sottolineato che certe reazioni sono il prodotto di una guida molto sostenuta e quindi quanto meno previste da chi, con la dovuta esperienza, si accinga a condurre un mezzo al limite. Esaminando il comportamento generale della motocicletta, abbiamo volutamente omesso di considerare la frenata. Se fino a questo punto l'esame da noi condotto ci ha fornito delle sensazioni positive, non possiamo dimostrarci entusiasti di come è stato realizzato il sistema frenante. Il freno anteriore è a tamburo con comando a doppia camme del diametro di 180 mm, mentre quello posteriore è a camme singola, ma di eguale diametro. Questi freni, danno, a chi usi la Kawasaki 350 per la prima volta in un percorso cittadino, la sensazione che la risposta sia adeguata alla richiesta. Hanno anche una azione decisa, se occorre; quello posteriore assolve bene le sua funzione senza tendere a bloccarsi. Il problema sorge quando si desideri sfruttare le prestazioni del motore in una passeggiatina appena appena impegnativa. I freni reagiscono alle sollecitazioni perdendo d'efficacia dopo pochi chilometri di andatura sostenuta obbligando a frenare con un anticipo eccessivo rispetto alle generose capacità del resto della macchina. Ciò, innanzi tutto, mortifica il resto della motocicletta, che non è più in grado di essere apprezzata come dovrebbe. A questo proposito (l'inconveniente riguarda anche il 500) esistono due tipi di rimedi: uno drastico ed uno ragionato. Quello drastico si estrinseca nella sostituzione del freno completo con uno di fabbricazione italiana ed il risultato è garantito, anche se a costo di una non indifferente spesa. Il rimedio ragionato è quello che è generato dall'esperienza di uno, due, tre meccanici che hanno provato soluzioni su soluzioni finché non hanno scoperto che il problema era piuttosto semplice da risolvere.

Hanno cambiato il materiale d'attrito con uno diverso (il merito sta nel trovare quello giusto) ed hanno praticato dei fori nella parte destra del tamburo onde migliorare anche il raffreddamento. Operate tali modifiche, con un ridotto impiego di denaro e di tempo si è ovviato con risultati soddisfacenti ad una carenza quasi inspiegabile. La frenata successiva ad una modifica del genere, non sarà mai quella di un freno da competizione, ma sufficiente a garantire una buona resa del complesso della macchina.

Concludendo il nostro giudizio, non possiamo che dimostrarci soddisfatti della nascita e della immissione sul nostro mercato di un prodotto così interessante, che vuole accontentare le esigenze di un pubblico che si va orientando anche su realizzazioni intermedie.