

# Kawasaki H2 750



Velocidad  
máxima  
193 km/h

*Derecha:* El motor Kawasaki de dos tiempos y 748 cm<sup>3</sup> desarrollaba 74 CV y tenía más respuesta a medio régimen que su predecesor de 500 cm<sup>3</sup> de la H1. Valía la pena montarle a la moto un amortiguador de dirección hidráulico.

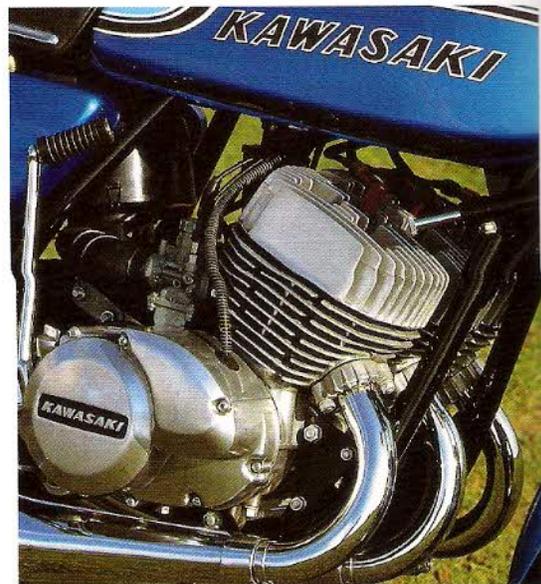
*Abajo:* El estilo elegante y sencillo que la caracterizaba no permitía intuir el temible rendimiento de la H2. El manillar alto resultaba molesto a gran velocidad, pero no le quitaba mérito a la Kawasaki en su pretensión de ser imbatible en las salidas desde parado.



Rápida, ruidosa, humeante, sedienta y difícil de conducir, la H2 750 «Mach IV», lanzada en 1972, era un potro salvaje que pronto se ganaría una reputación de velocidad y agresividad sin igual. El material publicitario de Kawasaki fanfarroneaba de que «es tan rápida que requiere las reacciones milimétricas de un piloto con experiencia»; y quien había conducido esta tres cilindros no podía sino estar de acuerdo con esa afirmación.

La base de la H2 era la H1 de 500 cm<sup>3</sup> (también llamada Mach III) lanzada en 1969 y que fue la primera Kawasaki de tres cilindros y dos tiempos. La H1 también era una moto rápida, agresiva y muy popular; sobre todo entre los motoristas americanos, que valoraban por encima de todo la aceleración desde parado. Este grupo satisfizo aún más sus ansias con el modelo de 748 cm<sup>3</sup> refrigerado por aire, que tenía una potencia máxima de 74 CV a 6.800 r.p.m.

Eso suponía una mejora de 14 CV con respecto a la tres cilindros más pequeña y eclipsó a rivales como la Suzuki GT750 de tres cilindros y refrigeración líquida o la Honda CB750 de cuatro cilindros. El aspecto de la Mach IV era muy parecido al de la Mach III, con un manillar relativamente alto y ancho y un depósito estrecho, pese al elevado consumo de su



compacto motor de tres cilindros. El chasis de doble cuna de acero, el doble amortiguador trasero y la fina horquilla delantera, que sujetaba una rueda de diecinueve pulgadas con freno de disco, también eran iguales que los del modelo predecesor.

## Aceleración feroz

La H2 tenía unos tiempos de admisión y encendido menores, lo que propiciaba un amplio despliegue de potencia muy útil. La moto podía conducirse tranquilamente haciendo un uso mínimo de la caja de cambios, pero la H2 no estaba hecha para ese tipo de conducción. Su fuerte era la velocidad en estado puro; pero quizá no tanto su velocidad máxima de unos 193 km/h, sino más bien su feroz aceleración, que le permitía alcanzar una velocidad de más de 161 km/h desde parado en menos de 13 segundos.

El rendimiento del chasis no era tan impresionante, ya que su combinación de potencia y poco peso con un bastidor y una suspensión algo justos provocaban un «traqueteo mortal». Se recomendaba complementar el amortiguador de fricción con un amortiguador hidráulico opcional que se podía montar en una agarradera colocada a tal efecto en el bastidor. El freno de disco delantero era lo suficientemente potente, aunque muchos propietarios mejoraron sus prestaciones montando un segundo disco opcional.

Muchos conductores estaban dispuestos a aceptar la dureza de conducción y el elevado consumo de la



### La tres cilindros original: la H1 500

La primera dos tiempos agresiva y potente de Kawasaki fue la H1 de 500 cm<sup>3</sup>, también conocida como Mach III, que fue lanzada en 1969 e hizo mucho por establecer la reputación de buen rendimiento de la firma. Su motor producía 60 CV a 7.500 r.p.m., superaba los 185 km/h y era prácticamente imbatible por ningún vehículo en curvas gracias a la relación espectacular que ofrecía entre potencia y peso. Combinaba la dureza de conducción y el alto consumo de la H2 con una banda de potencia más estrecha, lo que la convertía en una moto todavía más difícil de pilotar. En 1970, el neozelandés Ginger Molloy quedó subcampeón en la categoría de 500 cm<sup>3</sup> del Campeonato del Mundo con la versión de carreras, la H1R.



*Izquierda:* La línea convencional de la moto y su ancho asiento doble con asidero no escondían el hecho de que era una moto radical para principios de la década de 1970. El disco de freno delantero ofrecía una frenada razonable, pero sustituirlo por un doble disco fue una modificación habitual. También era frecuente cambiar el escape original por un par de cámaras de expansión a fin de incrementar la potencia, el ruido y, posiblemente, los pistones agujereados.

H2 porque su precio era muy competitivo y, sobre todo, porque era muy rápida. La revista Cycle World la describió como «la moto de pura raza por excelencia en el mercado actual [...]». Si lo que buscas es ser el más rápido del barrio, ¡la Mach IV es tu moto!». Aunque las leyes que regulaban las emisiones de gases se hicieron más estrictas y forzaron, en un principio, a reducir las prestaciones de la moto y, posteriormente, a dejar de fabricarla, la H2 nunca sería olvidada.

<b>Modelo</b>	<b>Kawasaki H2 (Mach IV) (1972)</b>
<b>Motor</b>	3 cil. y dos tiempos refrigerado por aire
<b>Cilindrada</b>	748 cm <sup>3</sup> (71 x 63 mm)
<b>Potencia máxima</b>	74 CV a 6.800 r.p.m.
<b>Transmisión</b>	5 velocidades, transmisión secundaria por cadena
<b>Chasis</b>	Doble cuna de acero
<b>Suspensión</b>	Delantera: multirregulable; trasera: doble amortiguador
<b>Frenos</b>	Delantero: disco; trasero: tambor
<b>Peso</b>	206 kg
<b>Velocidad máxima</b>	193 km/h