

L'ESPRIT RALLYE-RAID *de retour*

35 ans après l'apparition des premiers modèles de KLE500, la machine « all-road » à l'esprit baroudeur assumé effectue un retour tonitruant sur le marché du trail mid-size. Véritable passerelle entre usage quotidien et aventure, moto pensée pour relier routes et sentiers, elle revient en force avec la ferme intention de faire trembler la concurrence dans la catégorie des trails A2.

TEXTE ANTHONY ABBELOOS | PHOTOS KAWASAKI



LES+

- + Cohérent, polyvalent et abouti dans la catégorie A2
- + Finitions et composants de qualité
- + Prix contenu et concurrentiel

LES-

- Garde au sol limitée en tout-terrain
- Incompatibilité Akrapovic/valises latérales
- Bulle « ajustable » mais avec outils

DISPONIBILITÉ : IMMÉDIATE

CONSUMMATION ANNONCÉE 4 l/100 km	PRIX DU MODÈLE DE BASE 6.749€
--	-------------------------------------



Au niveau moteur, la KLE500 emprunte un moulin connu équipant depuis déjà plusieurs années les Ninja et Z500.

son Ford ou encore Johnny Depp. Au total, 115 km de routes sinueuses, dont une vingtaine en off-road, nous sont proposés, de quoi nous faire une réelle idée des aptitudes de ce trail mid-size et de nous en mettre plein la rétine.

Dès les premiers kilomètres, plusieurs éléments sont interpellants. Tout d'abord l'échappement, origine ou Akrapovic, qui est aussi silencieux que le désert dont nous foulerons le sol. Certes, cela retire le « wow factor » dont tout motard se délecte depuis qu'il est niño au démarrage d'une moto, mais cela constitue un élément plus qu'appréciable sur des longs trajets.

Ensuite il y a le confort d'une position de conduite intuitive. La triangulation buste, bras et jambes est naturellement détendue et droite. Le cintre large et avancé, tout comme le réservoir à la forme échancrée laissant de l'es-

pace pour les genoux, assurent une mobilité généreuse en position assise comme redressée. Quant à la selle, sa hauteur de 870 mm et sa forme à l'ergonomie étudiée permettent aux motards gravitant autour des 1,80 m d'avoir les pieds bien à plat au sol. Au niveau de l'assise, quatre configurations différentes sont possibles : une selle haute et une selle basse, tant pour le conducteur que son éventuel passager, sont proposées dans les accessoires du constructeur nippon. La selle basse permettra aux plus petits gabarits d'abaisser la hauteur de l'assise et le centre de gravité de 30 mm.

Vous l'aurez compris, si le marketing Kawa parle de selle « ajustable », c'est en réalité une option occasionnant des frais supplémentaires pour l'acheteur. Dommage donc de ne pas avoir conçu un système d'ajustement facile

UNE SELLE, PLUSIEURS CONFIGS...

Parce que la KLE cru 2026 s'adresse au plus grand nombre, Kawasaki propose une selle basse pour le conducteur, abaissée de 30 mm par rapport à la selle d'origine au prix de 423,50€. Ce n'est pas tout ! Une selle passager « rally » basse est également disponible pour la modique somme de 428€. Son design parfaite-

ment plat permet au pilote de trouver la position idéale et d'augmenter la liberté de mouvement en conduite tout-terrain. Avec ces deux éléments, ce sont au total quatre configurations différentes de hauteur de selle qui sont possibles afin d'optimiser le confort du pilote et du passager.



LA KLE500 EST UN TRAIL COHÉRENT ET ACCESSIBLE CAPABLE D'AVALER LES KILOMÈTRES DANS LE PLUS GRAND CONFORT.

Alors, cette KLE500 est-elle en mesure de faire de l'ombre à ses adversaires ou sera-t-elle l'ombre d'elle-même ? Le désert de Tabernas, en province d'Almería, où fut organisé notre essai, rendra son implacable jugement. Apparue en trois vagues distinctes – de 1991 à 1997 d'abord, puis de 2005 à 2007, avant de ressurgir plus de trois décennies après ses débuts – la Kawasaki KLE500 fait son come-back avec sa roue de 21" à l'avant et 17" à l'arrière, un style « aventure » prometteur d'épopées mythiques et un moteur bicylindre parallèle de moyenne cylindrée développant 451 cm³ (498 cm³ à l'époque). Un ADN amplement conservé donc, avec une volonté de la part du constructeur japonais d'ancrage dans la modernité pour ce nouvel opus.

UNE ÉPIQUE TRILOGIE

Courbes et rondeurs de l'ancien design laissent place à de nouvelles lignes plus tendues et agressives jusqu'à la boucle arrière, avec une face avant, un réservoir et des écopes couvrant celui-ci tout en verticalité, qui dévoilent un châssis treillis tubulaire en acier apparent. La selle, l'optique LED ou encore les

protège-mains ne sont pas dépourvus d'une certaine élégance et finesse, ce qui accentue le rendu global de la moto, avec un degré de finition plus que correct. La KLE500 se décline à présent en quatre coloris du plus bel effet : blanc, gris, vert foncé ou carbone, et en deux versions : standard ou édition spéciale (SE).

La SE avec laquelle nous avons évolué tout au long de l'essai est équipée des éléments supplémentaires suivants par rapport à la version standard : un écran TFT de 4,3" connectable se substituant au modèle LCD de base, une bulle de protection rehaussée de 106 mm, un sabot moteur et des protège-mains ainsi que des clignotants à LED. Mais le roulage se rapporte-t-il au plumage ? C'est dans le sud de l'Espagne, à Almería, que nous en obtiendrons le fin mot.

PHARE-OUEST

Le désert de Tabernas et ses environs seront le théâtre de notre duel, entre nos impressions sur le trail et ses capacités réelles, dans des paysages dignes des plus grands westerns US. La trace de nos pneus s'inscrira à côté des empreintes de pas laissées par les plus grands acteurs américains, dont Clint Eastwood, Harri-

CASQUE
SHOEI XR 1100
VESTE
ALPINESTARS ANDES V3
DRYSTAR
PANTALON
ALPINESTARS ANDES V3
DRYSTAR
BOTTES
ALPINESTARS RT-7 DRYSTAR





Cette Kawa, c'est un antidote aux trails surpuissants et suréquipés, une vraie bécane de voyage raisonnable.

de la selle avec un rehausseur, mais on comprend également que dans un segment aussi compétitif, il s'agit de contenir autant que faire se peut le prix de vente. Dans la même logique, on regrettera l'absence de leviers ajustables, ce qui pourrait incommoder le motard qui recherche la même précision dans ses réglages que dans l'optimisation du point de corde. En revanche et si on s'attarde sur les détails (qui peuvent néanmoins faire une différence), on notera que les repose-pieds sont dotés de caoutchoucs amovibles au besoin et sans usage d'outil, ce qui s'avère très pratique dans les transitions route/tout-terrain.

MOTEUR... ET ACTION !

Au niveau moteur, la KLE500 emprunte un moulin connu équipant depuis déjà plusieurs années les Ninja et Z 500. Nous sommes donc en présence du même bicylindre parallèle 4-temps à refroidissement liquide, double arbre à cames en tête, 8 soupapes et calage à 180° d'une cylindrée de 451 cm³. Pourvu d'une architecture et de cotes inchangées, il développe une puissance maxi de 45 chevaux à 9.000 tr/min et un couple maxi de 42,5 Nm à 6.000 tr/min pour un ratio alésage/course de

70 x 58,6 mm le plaçant dans la catégorie des moteurs « super carrés ».

Ce petit bloc qui entraîne les 194 kg (195 kg pour la version SE) tous pleins faits du trail a été idéalement pensé pour le permis A2 en se laissant apprivoiser avec aisance. On pourra certes lui reprocher sa linéarité (cela reste un calage à 180°), mais son accessibilité est logique quand on sait que la moto est essentiellement destinée à des motard(e)s dans l'ensemble moins expérimenté(e)s, mais avides d'aventure. Le caractère polyvalent de la KLE 500 doit beaucoup à son moteur, qui reprend facilement et sans à-coups dès 2.000 tr/min, et dont on obtiendra la quintessence de la sportivité entre 6.000 et 9.000 tr/min. C'est assez perturbant au début, car l'allonge et le son de ce moulin qui monte et crie dans les tours vous ferait presque oublier que vous êtes au guidon d'un trail... et non pas d'une ZX-6R. En plus d'être rassurant, le bloc-moteur assure une consommation raisonnable. Annoncée à 4 l/100 km par le constructeur, celle-ci était en réalité plus proche de 5,3 l/100 km lors de l'essai. Le réservoir offre quant à lui une capacité de 16 litres, permettant une autonomie respectable de plus de 300 km.

SOUSE ?

La version SE, pour édition spéciale, se distingue de la version standard par l'ajout de différents éléments. Elle vise l'acheteur qui souhaite une moto au look plus exclusif et à la dotation premium. Au menu : bulle haute (+ 106 mm), sabot moteur large, protège-mains renforcés, clignotants LED, écran TFT couleur connectable de 4,3". Le tout pour une différence de 850€



La version SE se voit équipée d'un écran TFT couleur de 4,3" pairable avec votre smartphone, en lieu et place de l'écran LCD de la version standard.



L'échappement d'origine tout comme l'Akrapovic en titane, se montrent particulièrement discrets dans leur sonorité, ce qui constitue un élément appréciable sur des longues distances.



Si à l'avant, la fourche inversée KYB de 210 mm de débattement est dépourvue de réglages, le nouvel amortisseur arrière de type Uni Trak de 196 mm de débattement est, lui, réglable en précharge du ressort.



Les pneumatiques « GP-410 » en 90/90-21 et 140/70-17 de la marque chinoise « IRC » équipant les roues de la KLE ont montré une excellente tenue de route, tant sur l'asphalte que les sentiers pierreux.



L'ABS est déconnectable simultanément à l'avant et à l'arrière à l'aide d'une simple pression sur le poussoir du commodo gauche. Il se réactive automatiquement au redémarrage.



Les caoutchoucs des repose-pieds sont amovibles sans outils. Carrément pratique lors des passages route/tout-terrain afin d'optimiser les sensations en off-road.



À l'instar de la KLE500 originelle, la nouvelle version est équipée de jantes à rayons de 21" à l'avant et 17" à l'arrière, renforçant son caractère baroudeur.



PROTÉGER DU VENT ?

Bonne nouvelle, la bulle de protection est ajustable sur trois positions : hauteur standard, 27 mm ou 55 mm plus haut. Le hic, il vous faudra sortir les outils afin d'effectuer le réglage qui vous sied le mieux. Pas forcément des plus pratiques lorsque vous devez effectuer une transition tout-terrain/route. Un système de glissière aurait été plus commode où d'une simple manipulation vers le haut/bas, la bulle se redresse/s'abaisse au besoin. Notre modèle SE d'essai était doté d'un saute-vent d'une hauteur supérieure de 106 mm par rapport à la version standard. C'est déjà mieux, mais les motards version grande tige devront assurément la placer en position haute afin d'obtenir une réelle protection contre le vent sur l'autopista.

SILENCE, ÇA TOURNE...

En dynamique, la KLE peut également compter sur un système de freinage composé à l'avant d'un étrier à deux pistons pinçant un disque de 300 mm et d'une configuration identique à l'arrière avec un disque de 230 mm. Si nous pensions au premier abord que les freins seraient un poil « légers » pour ralentir efficacement le trail, ils s'avèrent en pratique bien assez puissants. Nous pouvons saluer le travail de l'ABS dont le point de déclenchement n'est pas trop sensible et intrusif, et le fait qu'il soit aisément déconnectable à l'aide d'une simple pression sur un poussoir du commodo gauche rend le tout bien pratique au moment d'aller à la rencontre des ornières. Gare à ne pas faire preuve d'un surplus d'optimisme en gardant bien à l'esprit que l'avant et l'arrière sont simultanément déconnectés... Tact et délicatesse sont de rigueur au niveau du frein avant : il y a tout de même près de 200 kg à arrêter. Notons au passage que l'ABS se réactive automatiquement au redémarrage.

La responsabilité de l'amortissement est assumée à l'avant par des suspensions KYB, avec une fourche inversée non réglable de 43 mm

LE CARACTÈRE POLYVALENT DE LA KLE500 DOIT BEAUCOUP À SON MOTEUR, QUI REPREND FACILEMENT ET SANS À-COUPS DÈS 2.000 TR/MIN.

pour un débattement de 210 mm. À l'arrière, un amortisseur monoshock « Uni-Trak » ajustable en précharge du ressort uniquement et pourvu d'un débattement de 196 mm. Malgré le manque de possibilités de réglages et la relative souplesse des suspensions qui devaient subir sans broncher mon quintal, l'amortissement s'avérait à l'image de l'ensemble des composants de la moto : proportionné et homogène. En combinaison avec la rigidité du châssis treillis tubulaire en acier (19 kg au total), la bécane offre maniabilité, réactivité et rigueur. Les pneumatiques GP-410 de la marque

chinoise IRC équipant les jantes à rayons de la KLE se sont révélés largement à la hauteur, démontrant un comportement exemplaire (bien qu'une usure rapide) sur la route comme en tout-terrain dans les conditions de l'essai. En virage, l'agilité du trail est surprenante et la roue de 21", véritable force en off-road, n'entrave en rien le plaisir de conduite procuré par la moto. Celle-ci colle au sol et le travail des suspensions nous préserve largement de tout effet de pompage (de l'amortisseur arrière) en virage ou de mouvements oscillatoires indésirables causés par les irrégularités de la route.

TABERNAS, QUEL MUSTANG !

Après une matinée essentiellement consacrée à des portions routières, sonne enfin l'heure de les délaïsser au profit de sections off-road. Nous basculons alors dans une autre dimension pour évoluer dans des décors spectaculaires, essentiellement constitués de collines jalonnées de sentiers pierreux et sablonneux. Les composants supplémentaires équipant la version « SE » s'avèrent dès lors très pertinents. Nos machines disposent en plus de certains accessoires additionnels, comme une protec-

tion de radiateur au design travaillé, mais aussi des crash bars qui ne sont pas un luxe pour s'adonner à telle discipline. Le sabot moteur est un incontournable également, étant donné le nombre d'impacts de pierres essuyés tout au long de la partie tout-terrain de l'essai.

Une fois encore, c'est la facilité de prise en main et l'agilité qui ressortaient le plus clairement. La position debout est excellente, même pour les motards de plus de 1,90 m, grâce à l'apport d'un guidon bien large et relevé, une forme de selle et de réservoir intelligemment pensée afin de prodiguer un maxi-

L'HUMEUR DU JOUR

Le moment fort de cet essai fut incontestablement la traversée du désert de Tabernas. En tant qu'essayeur moto, on ne se rend pas forcément compte des contraintes qu'une telle opportunité peut générer pour les organisateurs d'un « Press Launch ». Étant donné qu'il s'agit d'un domaine naturel protégé et découpé en plusieurs parcelles, il a fallu pas moins de trois permis différents à Kawasaki pour pouvoir organiser le shooting photo et vidéo dans cet environnement à couper le souffle, sans compter les négociations avec les instances politiques en place. À midi, on se serait littéralement cru à la pause-déjeuner du tournage d'un film avec ce food-truck qui nous attendait à la lisière du désert, fristouillant des burgers façon USA. Il ne manquait finalement que la traversée de virevoltants devant nous et un vol de vautours au-dessus de nos casques, à l'affût de la moindre erreur de pilotage de notre part. Je salue donc le professionnalisme de Kawa, qui nous aura fait expérimenter ces instants mémorables.



Si cette KLE500 peut clairement être considérée comme une star montante de la scène européenne, son jeu d'actrice peut encore être peaufiné.

DES ÉQUIPEMENTS EN VEUX-TU EN VOILÀ

On ne vend plus une moto sans équipement optionnel. La nouvelle KLE ne déroge pas à la règle et propose des attributs supplémentaires des plus séduisants. En voici quelques-uns...

FEUX ANTIBROUILLARD

À LEDs, ils se fixent sur les barres de protection, assurent une meilleure visibilité et renforcent le look d'aventurière de la belle japonaise. Prix : 434€.



BARRES DE PROTECTION

En acier, elles constituent un accessoire indispensable si votre besoin d'aventure prend de l'ampleur. En plus d'offrir une protection supplémentaire en cas de chute, elles sont équipées de points de fixation permettant l'installation facile des feux antibrouillard à LED, également optionnel. Prix : 496€.

BÉQUILLE CENTRALE

Quoi de plus pratique qu'une béquille centrale ? Rien ! Accessoire indispensable que propose Kawasaki en échange de 348€.

SILENCIEUX AKRAPOVIČ

En titane, ce silencieux a été spécialement conçu pour la KLE500, permet un gain sensible de poids et lui confère un look plus rallye-raid par sa forme relevée. Un seul regret, cet échappement est non compatible avec les valises latérales optionnelles 2 x 21 l mais il ne vous « éclatera » pas les tympans de par une sonorité excessive. Prix : 890€.



PROTECTION DE RADIATEUR

En acier inoxydable à l'esthétique soignée, la protection de radiateur fait également partie des accessoires indispensables lorsque l'on évolue en off-road, histoire d'éviter d'abimer son radiateur. Prix : 181,50€.



LES CONCURRENTES

BMW F 450 GS



L2 • 420 cm³ • 48 ch • 165 kg à sec • 6.999€

CFMOTO 450MT



L2 • 449 cm³ • 42 ch • 175 kg à sec • 6.699€

HONDA NX500



L2 • 471 cm³ • 47 ch • 196 kg • 7.649€

trois positions » (+27 mm/+55 mm), il ne spécifie pas qu'il faudra vous munir de vos plus beaux outils pour ce faire. Si vous optez pour la version SE de la KLE, vous gagnez déjà 106 mm par rapport à la bulle standard, ce qui peut résoudre une partie des problèmes. Mais si votre gabarit est aussi grand que la carrière de M. Eastwood, vous échapperez difficilement aux rafales de vent et autres virevoltants du Far West sur des portions de route plus rapides. Un système de glissière aurait pu être privilégié afin de redresser aisément le saute-vent, ce qui aurait été de bon ton pour les transitions on/off-road.

Si l'échappement d'origine n'est pas à votre convenance ou si vous souhaitez alléger sensiblement la bécane, un silencieux Akrapovic a bel et bien été conçu pour la KLE500 à l'esthétique certaine, mais il y a un mais... Si votre esprit baroudeur est tel que l'appel du voyage se fait régulièrement sentir, que vous ne concevez pas une moto sans top-case et valises latérales, il vous faudra systématiquement replacer l'échappement d'origine car l'Akra n'est en réalité pas compatible avec les valoches latérales proposées dans les accessoires Kawa. C'est un élément à avoir dans le casque.

Enfin, si la réussite de l'esthétique générale de la moto est indiscutable, il y a encore et toujours ces petits détails, comme le passage et

la vision des gaines et autres fiches depuis la selle. Avec des colsons apparents ou l'absence d'un cache en dessous de la dalle TFT afin de dissimuler le câblage électrique. Cela dit, il faut garder à l'esprit le contexte extrêmement concurrentiel dans un segment de moyenne cylindrée A2 où chaque denier compte aux yeux de la production et du potentiel acheteur dans la décision finale du choix de la moto à acquérir. Et puis, dans l'absolu, cette nouvelle KLE500 reste un produit beau et abouti.

CONCLUSION

La KLE500 est un trail cohérent et accessible capable d'avaler les kilomètres et de braver les sentiers et des situations d'enduro léger dans le plus grand confort. Il s'agit d'un antidote aux trails surpuissants et suréquipés, une vraie bécane de voyage raisonnable, rendant ses lettres de noblesse à l'esprit d'aventure de par la simplicité qu'elle incarne. De surcroît, elle remplit largement les critères d'exigence que l'on peut avoir d'un trail mid-size de catégorie A2, destiné à un public qui souhaite une moto polyvalente, rassurante et rationnelle. Son prix bien positionné de 6.749€ pour le modèle de base, 7.599€ pour la version « Special Edition », en fait une concurrente redoutable dans un segment qu'elle partage avec la Honda NX500 (7.699€), la CFMoto 450MT (6.699€) ou encore la BMW F 450 GS (à partir de 6.999€). La KLE500 sera disponible dans les concessions dès le mois de mars et elle fera encore indubitablement parler d'elle. ■

Facilité de prise en main et agilité sont au rendez-vous pour cette Kawasaki KLE500.



FIGHE TECHNIQUE

KAWASAKI	KLE500 (SE)
MOTEUR	
Type	Bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4 s./cyl.
Cylindrée	451 cm ³
Puissance maximale	45 ch à 9.000 tr/min
Couple maximal	42,6 Nm à 6.000 tr/min
Cartographies	1
Norme	Euro 5+
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	6 rapports
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Trellis tubulaire en acier
Susp. AV / Débat.	Fourche inversée KYB Ø 43 mm / 210 mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur Uni Trak réglable en précharge / 196 mm
Frein AV	Disque Ø 300 mm, étrier 2 pistons
Frein AR	Disque Ø 230 mm, étrier 1 piston
Pneus AV / AR	90/90-21 / 140/70-17
DIMENSIONS	
Longueur	2.300 mm
Empattement	1.555 mm
Chasse / Angle de chasse	104 mm / 28°
Hauteur de selle	870 mm
Poids	194 (195) kg TPF
Réservoir	16 l
FINANCES	
Prix de base	6.749€ (7.599€)
Taxe de circulation	73€
TMC WAL / BXL	61.50€ / 75.79€

La vidéo du mois



ESSAI KAWASAKI KLE500

Découvrez l'essai vidéo de la KLE500 SE par Anthony sur notre chaîne Youtube.



Scannez le QR-code pour accéder directement à cette vidéo