

Voglia di curve

Le moto da enduro da guidare prevalentemente su strada si suddividono in due grandi filoni: le snelle e agili monocilindriche che hanno decretato il successo della categoria e le più corpulente bicilindriche che, viste le loro caratteristiche, possono essere considerate come ottime moto da turismo. Ma ce

di Alberto Cecotti - foto Carrer



n'è una, in circolazione da quasi sette anni, che rappresenta una terza via: è la Kawasaki KLE 500. Una moto che sotto sembianze e dimensioni tipiche delle "mono", cela l'affidabile bicilindrico in linea della sportiva GPZ 500 S, un motore che le conferisce una personalità unica. La KLE è infatti agile come una monocilindrica ma può contare sulla fluidità di erogazione solita dei due cilindri, dando luogo a un indovinato mix tra docilità e prestazioni. Offre una buona versatilità d'uso e costa poco più di dodici milioni.

È UNA MOTO BEN RIFINITA E ACCESSORIATA

La Kawasaki KLE 500 è una moto unica nel suo genere. È infatti la sola mezzo litro bicilindrica presente nel segmento enduro; la presentazione della prima versione di questo modello risale al 1991, dopodiché l'aggiornamento datato 1994 ha portato alcune migliorie sia in ambito estetico e funzionale sia sul fronte tecnico. Il punto forte di questa moto è nel suo propulsore, del quale approfondiremo le caratteristiche e le prestazioni nel corso di questa prova. La KLE da noi testata è in versione cromatica monotinta viola ma per quest'anno è prevista l'aggiunta di due nuovi colori (blu e rosso) con inediti motivi grafici in argento. La linea della moto non è certo rivoluzionaria ma è ancora attuale e, a nostro parere, gradevole. Ha un serbatoio piuttosto capiente (15 litri con un bel tappo in lega leggera) che si sviluppa principalmente in altezza così che la parte centrale della motocicletta risulti abbastanza snella. La KLE dispone di una semi carenatura con un cupolino di dimensioni raccolte e, tutto sommato, sufficientemente protettivo.

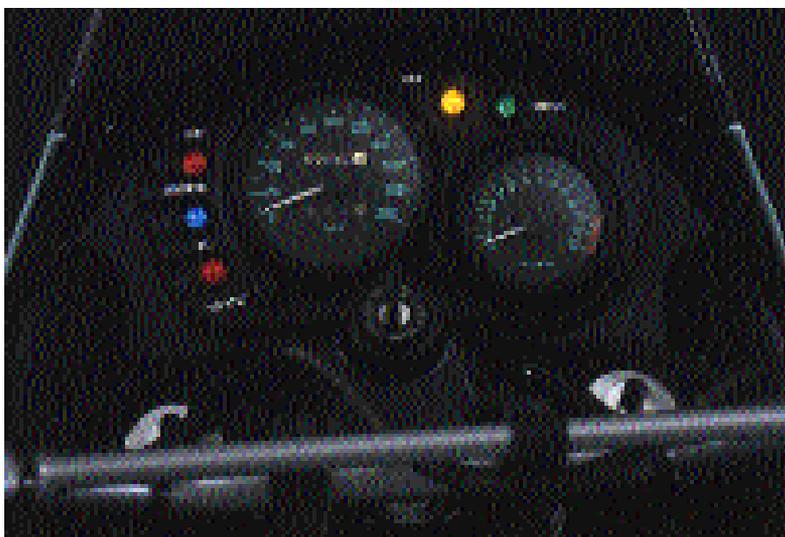
La sella scavata, le fiancattine che si fondono con le linee del serbatoio, il parafango anteriore di tipo stradale (a filo della ruota) e la bella piastra paramotore in alluminio satinato, caratterizzano ulteriormente questa bicilindrica 500 della Kawasaki. Tecnicamente invariata rispetto all'ultima rivisitazione del '94, l'attuale KLE mostra un interessante equilibrio tra guidabilità, prestazioni, versatilità e prezzo d'acquisto.

Uno sguardo alla ciclistica e notiamo l'adozione di un telaio a doppia culla continua in tubi tondi d'acciaio e di una forcella telescopica da 41 mm a schema tradizionale con perno avanzato priva di regolazioni; al retrotreno troviamo un forcellone in acciaio a sezione rettangolare su



IL CRUSCOTTO È SPORTIVO

Sopra, dietro il fianchetto destro è asportabile, ci sono gli attrezzi e si accede alla ghiera di regolazione dell'ammortizzatore. La strumentazione: al centro c'è il tachimetro con contakm e a destra il contagiri. Tra le spie di servizio, c'è quella della temperatura del liquido. Al suo posto avremmo preferito un termometro.



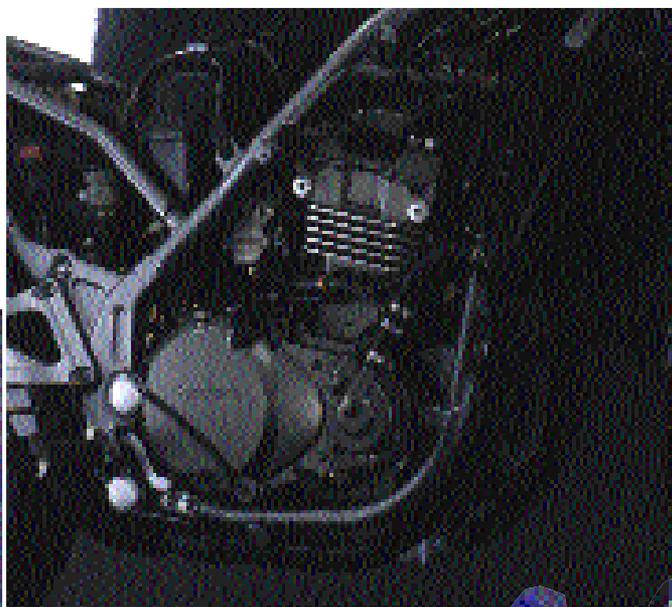
COPRIDISCO STILE OFF-ROAD

A destra, curiosa la scelta di adottare un copridisco per il freno anteriore (e ce n'è anche uno piccolo al retrotreno) come sulle moto da fuoristrada. In alto: il gruppo destro dei comandi elettrici di buona qualità.



UN MOTORE COLLAUDATO

Agli appassionati più attenti non può essere sfuggito il fatto che il generoso cuore che batte nella KLE 500 è lo stesso che spinge altri modelli Kawasaki: la classicissima stradale GPZ 500 S, la media custom EN 500 e la nuova naked ER-5. Come si può facilmente dedurre dalle immagini, è un bicilindrico parallelo frontemarcia, a quattro tempi, che ha il raffreddamento a liquido e il contralbero di equilibratura. Le misure di alesaggio e corsa sono di 74 e 58 mm e originano una cilindrata unitaria di 249 cc, con un rapporto di compressione di 10,8: 1. La distribuzione è a quattro valvole (DOHC) per cilindro regolate da due alberi a camme attivati da una catena centrale. I cilindri sono alimentati da una coppia di carburatori Keihin CVK34 dotati di valvole semipiatte e vaschette "riscaldate" dallo stesso impianto di raffreddamento del motore. Ciò per un miglior funzionamento nei periodi invernali. L'albero motore tramite una catena Morse e la frizione multidisco in bagno d'olio, agiscono su un cambio a sei rapporti. Importante la presenza di un contralbero comandato da ingranaggi. Il sistema di lubrificazione è di tipo forzato a carter umido. La centralina di accensione elettronica digitale controlla anche il sistema antifurto che blocca l'avviamento del motore in caso di manomissione della chiave di contatto.



cui agisce il sistema ammortizzante Uni-Track con ammortizzatore oleopneumatico a gas regolabile in estensione e nel pre-carico della molla su cinque posizioni. Medio lunghe le escursioni delle ruote: 220 e 200 mm rispettivamente l'anteriore e la posteriore.

La scelta riguardo la dimensione delle ruote, con cerchi in lega leggera e raggi d'acciaio, è di tipo enduristico, con l'anteriore da 21 pollici e la posteriore da 17, equipaggiate con pneumatici Dunlop dal disegno prevalentemente stradale. Il reparto frenante si affida a due dischi: l'anteriore è da 300 mm e monta una pinza flottante a doppio pistoncino mentre il posteriore è da 230 mm la cui pinza, anch'essa flottante, è dotata di un solo pistone.

PRATICO IL RUBINETTO A MANOPOLA

Il rubinetto del carburante è a portata di mano: incastonato sul fianco sinistro del serbatoio. È ben dimensionato, visibile e, tramite la "linguetta" ripiegabile, è anche facile da ruotare mentre si guida.



OTTIME LE PRESTAZIONI PER UNA 500

Come già detto, in quanto a dimensioni la KLE ricorda più le snelle monocilindriche piuttosto che le concorrenti dirette a due cilindri e ciò lo si riscontra non appena saliti in sella, quando si nota la compattezza delle sovrastrutture. La sella è fin troppo morbida, tanto da far affondare eccessivamente il pilota che, in questo modo, si trova il manubrio un po' altino (che è già elevato di per sé) mentre le pedane sono insolitamente arretrate per essere in sella a una moto di impostazione entrofuoristradistica, ma ciò le rende più indicate per la guida su strada, che è poi la principale destinazione della KLE.

Una volta avviato, il propulsore denota una buona silenziosità.



I DATI TECNICI

MOTORE

TIPO 4 tempi 2 cilindri raffreddato a liquido. **DISTRIBUZIONE** a 8 valvole con doppio albero a camme e catena centrale. **ALESAGGIO X CORSA** 74x58 mm. **CILINDRATA TOTALE** 498 cc. **RAPP. DI COMPRESSIONE** 10,8: 1. **POTENZA E COPPIA MAX DICHIARATE** 50 CV a 8.500 giri; 46 Nm a 7.000 giri. **ALIMENTAZIONE** 2 carburatori Keihin CVK34. **CANDELA** NGK DR9EA o ND X27ESR-U. **LUBRIFICAZIONE** forzata a carter umido. **AVVIAMENTO** elettrico. **ACCENSIONE** elettronica digitale TCBI. **TRASMISSIONE** primaria a catena, (61/23); finale a catena autolubrificata, (44/16). **FRIZIONE** multidisco in bagno d'olio. **CAMBIO** a 6 marce. Rapporti: 1° 36/14; 2° 32/18; 3° 29/21; 4° 27/24; 5° 25/26; 6° 23/27.

CICLISTICA

TELAIO a doppia culla continua in tubi tondi d'acciaio; inclinazione cannotto sterzo 27°; avancorsa 105 mm. **SOSPENSIONI** ant. forcella telescopica da 41 mm non regolabile, esc. ruota 220 mm; post. sistema Uni-Trak con ammortizzatore a gas regolabile nel precarico molla su 5 posizioni e in estensione su 4 posizioni; esc. ruota 200 mm. **RUOTE** in lega leggera: ant. 1,85x21, post. 2,50x17. **PNEUMATICI** ant. 90/90-21 54S, post. 130/80-17 65S. **FRENI** ant. disco da 300 mm; post. disco da 230 mm.

DIMENSIONI

LUNGH. 2250 mm **LARGH.** 880 mm **INTERASSE** 1510 mm. **CAPACITÀ SERBATOIO** 15 litri. **ALTEZZA SELLA** 850 mm. **PESO DICHIARATO A SECCO** 181 kg.

PREZZO L. 12.070.000 f.c.

IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è incorporato nella chiave di contatto; se questa viene manomessa, la centralina blocca l'avviamento del motore. **BAGAGLI** Di serie c'è un portapacchi con i piolini per gli elastici; il bauletto è opzionale. **SOSPENSIONI** Sulla forcella si può agire solo variando l'aria negli steli; il mono è regolabile in estensione e nella precarica. **RIFORNIMENTI** Il serbatoio è abbastanza capiente (15 lt.) ma i consumi non propriamente contenuti limitano un po' l'autonomia (circa 240 km). **CAVALLETTO** solo laterale; è funzionale e dispone dell'interruttore di sicurezza.

PREGI

- STABILITÀ SUL MISTO VELOCE
- FLUIDITÀ DI EROGAZIONE
- PRESTAZIONI PROPULSORIE

DIFETTI

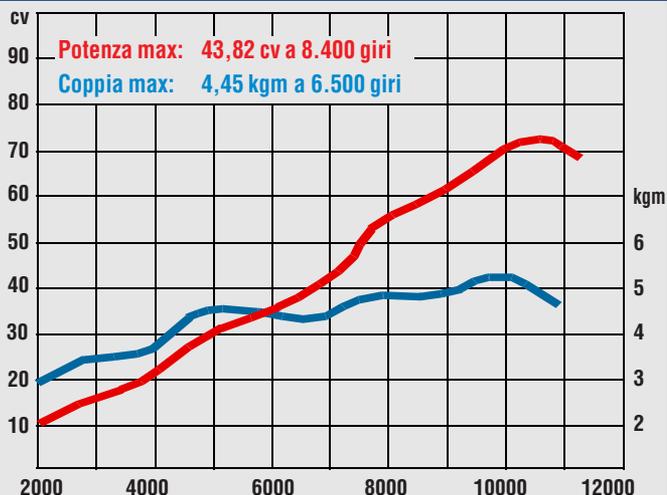
- FORCELLA MORBIDA GUIDA SPORT
- SELLA TROPPO CEDEVOLE
- POTENZA FRENI ALTA VELOCITÀ

LA PROVA AL BANCO

La prova è stata eseguita su un banco accelerativo "Motalab".

I valori riportati, così come le curve tracciate sul grafico, sono riferiti alla misurazione alla ruota.

Condizioni della prova:
temperatura 28 °C
pressione 748 mmHg
Fattore di correzione 1,040
Rapporto di riduzione motore banco 2,30





IL CUPOLINO È PROTETTIVO

Nella foto grande è visibile la carenatura della moto. Il cupolino, pur essendo di piccole dimensioni offre una buona protezione, perlomeno fino a 140 km/h, dopodiché le turbolenze diventano più fastidiose. Si può inoltre notare il bel portapacchi della KLE sul quale si può aggiungere il bauletto offerto in optional dal costruttore.

LE PRESTAZIONI

VELOCITÀ km/h

massima	173,5
dichiarata	175

ACCELERAZIONE DA FERMO

da 0 a 100 m	5"6
da 0 a 200 m	8"6
da 0 a 300 m	11"2
da 0 a 400 m	13"7/150,3

RIPRESA DA 50 km/h in 6"

da 0 a 100 m	5"4
da 0 a 200 m	9"0
da 0 a 300 m	11"9
da 0 a 400 m	14"6/138,5

CONSUMO km/l

città	15,5
extraurbano	18,5
autostradale (130 km/h)	16,5
autonomia media	240

PESO kg

verificato senza benzina	190
dichiarato a secco	181



sità meccanica. Anche la quantità di vibrazioni è contenuta: in questo senso si avverte qualcosa sul manubrio, alle pedane e sui lati della carenatura soltanto oltre i 6000 giri. In movimento si avverte subito che le dodici primavere che ha alle spalle questo motore non si fanno sentire, né in fatto di prestazioni, né

per quanto riguarda la fluidità di funzionamento. Tra gli assi nella manica di questo bicilindrico in linea, infatti, c'è proprio la brillantezza della sua erogazione: a parte una piccola incertezza della trasmissione primaria (avvertibile nell'apri/chiedi a bassa velocità), per il resto questo 500 Kawasaki ri-

prende dolcemente appena superati i 1500 giri anche dalla marcia più alta e con grande linearità (sebbene la coppia sia inferiore alle varie Transalp o XTZ) giunge a 6000 giri, laddove si avverte una sensibile crescita della spinta. Nella guida normale il motore richiede la marcia successiva prima di raggiungere i 10.000 giri ma, volendo, si può allungare fino alla soglia degli 11.000 senza riscontrare grossi cali o incertezze. Al tachimetro si vedono quasi 180 km orari di punta, ottenuti, tra l'altro, abbastanza velocemente. Solo note positive riguardo il funzionamento della frizione che si è dimostrata morbida e affidabile anche sotto sforzo; complessivamente un voto positivo lo merita anche il cambio, anche se, nonostante la sua buona precisione, se stressato a lungo, accusa un lieve indurimento nell'azionamento della leva. Muovendosi in città

ci si accorge che, nonostante gli ingombri contenuti, si risente di una minor agilità rispetto alle monocilindriche, ma non appena si evade dall'area urbana, la KLE sfodera i suoi punti forti. Sui percorsi misti di media velocità è veramente formidabile: le sospensioni, pur offrendo un buon comfort, rendono la moto anche molto stabile nei tratti in curva, compresi quelli veloci. La facilità di guida invoglia ad az-

zardare, e nell'allungare ulteriormente la staccata si avverte qualche limite di potenza nella frenata, un eccessivo affondamento della forcella e il conseguente disturbo della stabilità dell'avantreno. La tenuta di strada offerta dai pneumatici è molta e consente buone pieghe in sicurezza. ■