

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Kymco AK 550

- Essais - Kymco -

Date de mise en ligne : mercredi 12 avril 2017

Description :

Performant, bourré d'agrément, rigoureux sans inconfort et finalement polyvalent, le Kymco AK 550 est l'autre bonne surprise 2017 ! Voici l'essai de ce maxi scooter au rapport prestation / prix / équipement très étudié...



Scooter Station

Performant, bourré d'agrément, rigoureux sans inconfort et finalement polyvalent, le Kymco AK 550 est l'autre bonne surprise 2017 ! Voici l'essai de ce maxi scooter au rapport prestation / prix / équipement très étudié...

C'est durant les quatre-vingt dix premières secondes de la visite de votre future résidence principale que tout se joue ! L'animateur star Stéphane Plaza lui-même est formel sur la question. Sans faire de raccourci entre l'immobilier et les tests de scooters, il s'avère que la même logique s'applique parfois (souvent...) lors des essais des nouveautés ! Et cela vaut tout particulièrement pour le nouveau Kymco AK 550 qui n'a eu besoin que de quelques centaines de mètres pour nous révéler son niveau d'homogénéité, disons-le clairement, très favorable. Disponibilité immédiate, très musclée, et en même temps délicieusement velouté du nouveau bicylindre en ligne de 550 cm³, rigidité bienvenue du cadre 100 % aluminium qui montre un comportement remarquable dans les changements de direction, travail efficace des suspensions, freinage impeccable, ergonomie réussie... L'AK 550 a immédiatement commencé son numéro de séduction en même temps qu'il nous a impressionnés par sa qualité globale, immédiatement perceptible. Mais prenons le guidon pour voir de quoi il retourne dans le détail...

Kymco AK 550 : Les codes du genre

Vue de trois quart avant, profil, vue arrière, peu importe l'angle choisi, le nouveau Kymco AK 550 ne peut renier son inspiration en provenance du direct du [Yamaha T Max](#). En effet, le nouveau maxi scooter Taiwanais ressemble beaucoup aux anciens millésimes du scooter référence du marché. En même temps, on ne peut blâmer Kymco d'avoir su reprendre à son compte les codes d'une référence... Malgré tout, la ligne générale est très cohérente et à sa façon. Les proportions du AK 550 sont équilibrées. L'éclairage profite de leds pour souligner son regard assez sportif. Côté finition, l'assemblage des divers éléments établit un nouveau standard de qualité pour un modèle Kymco. Il n'aurait pu en être autrement à ce niveau de gamme.

Les nombreuses pièces du carénage nous ont semblé sérieusement ajustées et le Kymco AK 550 devrait limiter les "bruits de mobilier" durant les premières années de sa vie. Seuls les retours à moyen et long termes en attesteront, dans [le maxitest](#) notamment. Certes, si par rapport [aux modèles de pré-série exposés sur les salons à l'automne dernier](#), la présentation a franchi un cap significatif, il reste des petites imperfections, comme des revêtements mat ou une épaisseur de plastique insuffisante à certains emplacements (comme au niveau de la pièce qui imite le carter moteur côté droit par exemple). Mais dans l'ensemble, le Kymco AK 550 fait résolument sérieux. Surtout à ce niveau de prix...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

AK 550 comme... *Anniversary Kymco 55*

Kymco est parti d'une feuille blanche pour concevoir son nouveau AK 550, un patronyme qui fait référence aux 55 ans de la marque : Anniversary Kymco 55. Et au coeur de ce nouveau porte drapeau, nous retrouvons un tout nouveau moteur bicylindre en ligne de 550 cm³ ultra moderne. Les ingénieurs de la marque ont opté pour un calage de vilebrequin à 270°, comme pour reproduire le fonctionnement d'un moteur bicylindre en V. Ce choix technique se remarque immédiatement lors du démarrage et surtout au rythme de ralenti. A cet instant, le Kymco AK 550 rappelle vraiment l'univers moto et certains bicylindres parallèles dotés du même calage comme par exemple le bicylindre vertical qui équipait la [Yamaha TDM 850](#) ou sa cousine TRX. Les motards urbains apprécieront...

Mais pour poser les pieds à plat des deux côtés, il leur faudra mesurer au minimum 1m75. L'arcade à l'entrejambe, franchement généreuse, ne facilite pas la tâche des petits gabarits. En revanche, le Kymco AK 550 profite d'une excellente logeabilité, y compris en duo. Le pilote appréciera aussi de trouver un dossier de siège ajustable en profondeur, sur trois niveaux. En revanche, la fermeté de la selle ne fera que se confirmer au fil des kilomètres. Au guidon, les deux leviers sont également réglables en écartement. Quant à l'implantation très inclinée du moteur au niveau du plancher, elle impacte directement la largeur du tunnel central entre les chevilles. Celles-ci sont alors très écartées comme sur certains concurrents ([Suzuki Burgman AN 650](#) par exemple).

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Toujours face au soleil !

Dès les premiers tours de roues, le Kymco AK 550 révèle de très bonnes (et moins bonnes) surprises. Parmi les premières, citons la rondeur très appréciable du nouveau moteur à bas et mi régimes. L'injection électronique Bosch n'est pas étrangère au ressenti suave de la poignée d'accélérateur, de même que la conception de ce twin qui a directement pris en compte la norme Euro 4. Et cela se ressent immédiatement par rapport aux moteurs antérieurs adaptés après coup : pas d'à coup, pas de trou, pas de creux, le moteur du AK550 se révèle souple, rempli et musclé dès les premiers millimètres de la rotation de la poignée. Relancer la cavalerie à 1 500 tr/min ne laisse percevoir aucune faille, ce qui s'avèrera un vrai gage d'agrément en usage quotidien et urbain. A noter aussi, l'absence d'antipatinage est compensée par la progressivité de l'accélération, voire la performance de la très bonne monte pneumatique d'origine (Metzeler Feelfree).

Si les conditions climatiques se dégradent, il suffira de basculer sur la cartographie Rain (pluie) qui adoucit le moteur au niveau de son couple et de sa puissance. On passe alors de 53 à 47,5 chevaux, soit la valeur maximale de la version homologuée A2 du Kymco AK 550. Cette nouvelle mécanique efface ensuite rapidement son caractère typé moto, ressenti au ralenti, pour laisser place au fonctionnement mécanique habituel des maxi scooters dotés d'une transmission primaire à variateur et finale par courroie. Bref, pour le moment, c'est tout bon ! Mais les choses se gâtent quand on porte le regard sur le tableau de bord entièrement numérique, qui ne brille vraiment pas par sa lisibilité, d'autant lorsque le soleil s'y reflète. Heureusement, la vitesse peut s'afficher également sous une autre forme dans la fenêtre centrale, ce qui rend la lecture enfin lisible. Compte tenu du climat répressif actuel, on comprend que ce détail prenne tout son sens...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Maniable, assez agile mais pas vif

Notre essai se déroulant en Corse, il va sans dire que nous avons eu tout le loisir de tester le comportement du AK 550 dans le sinueux... ainsi que sa tenue de cap à haute vitesse à plusieurs reprises. Et celle-ci s'est révélée hors de critique. Les motards d'outre-Rhin s'en féliciteront. A un petit 160 km/h de croisière, l'AK 550 ne bouge pas. Nous sommes donc loin des oscillations d'un Suzuki Burgman 650 par ex. et davantage proches de la rigueur d'un Yamaha TMax. Les innombrables ronds-points qui jalonnaient notre itinéraire ont rapidement mis en avant le niveau de maniabilité du maxi scooter Kymco. Avec un centre de gravité très abaissé et une répartition des masses optimale (50% AV/50 % AR), l'AK 550 se place vraiment très bien dans ces chicanes qui parsèment le ruban routier. Toutefois, dans la circulation, il nécessite "un peu de bras", voire à défaut, un peu d'anticipation pour éviter de solliciter le rayon de braquage à son niveau maximum. Car dans ce cas, il fait clairement ressentir son poids annoncé de 227 kg à sec. Ainsi, la nouveauté Kymco ne se classe absolument pas dans les "enclumes" du marché, mais, se fait clairement distancer sur ce point par le Yamaha T Max 530, qui reste une référence de maniabilité urbaine. Le Kymco se rapproche sans doute, à ce niveau, d'un [Honda Integra](#). Nous vérifierons en temps et en heure.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Des suspensions convaincantes

Mais la Corse n'est pas seulement qu'un paradis de virages pour amoureux de la trajectoire, c'est aussi un excellent banc de torture pour les partie-cycles et notamment les suspensions. Sur ce point, il faut souligner le travail effectué par Kymco : l'AK 550 est remarquablement suspendu. Certes, il était de toute façon impensable que le constructeur taïwanais n'en fasse autrement sur un véhicule de ce rang, mais la rigueur de fonctionnement des suspensions reste l'autre excellente surprise à l'essai du AK550, soit une qualité dynamique qui ne s'est pas faite au détriment du confort. Avec son positionnement horizontal, l'amortisseur, notamment, aurait pu laisser craindre une certaine sécheresse compte tenu de sa cinématique à prise directe sur le bras, mais son travail en enfoncement est très bon. Et malgré cette architecture, l'accord des suspensions se montre satisfaisant dans la majorité des situations même si l'on constate un enfoncement marqué de la fourche avec peu de soulèvement de l'arrière lors des transferts de masse. Côté freinage, c'est du très bon, avec des étriers Brembo et un module ABS Bosch Japan 9.0 très performant. En outre, la géométrie, tenue secrète, s'est en tout cas montrée pertinente lors de cet essai car le Kymco AK 550 est resté (assez) neutre lors des freinages en courbe.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Un vrai Sport-GT !

Les kilomètres défilent, le rythme varie en fonction de la traversée des villages corse, des vues panoramiques qui incitent à talentir, voire des célèbres cochons noirs qui hésitent à surgir devant vos roues ! Et l'on comprend mieux la volonté de Kymcolux de nous avoir présenté son nouveau maxi scooter sur ce terrain, loin des turbulences des grandes villes. En effet, le Kymco AK 550 assume pleinement son statut de scooter très typé Sport GT ou Sport Touring. Ultra sain en comportement, performant et surtout plein d'agrément en moteur, il enchaîne les kilomètres comme une très bonne moto routière pourrait le faire. Certes, l'assise se montre assez raide à la longue et la protection pourrait être meilleure, mais le package global n'en demeure pas moins franchement favorable. Un compromis remarquable d'un point de vue dynamique qui a de quoi positionner le nouveau Kymco entre un

[Yamaha T-Max 530](#) pour son dynamisme et un [BMW C650Sport](#) pour ses capacités routières. Finalement, l'AK 550 est plus proche de la philosophie de ces deux rivaux plutôt que des modèles encore plus routiers ([Suzuki AN 650 Burgman](#) et [BMW C650GT](#)). Mais il lui suffirait d'une bulle retravaillée pour venir s'y frotter ! une amélioration facile à apporter via un accessoire, mais qui ne suffira pas pour corriger une autre faille : un volume de coffre insuffisant, qui ne peut accueillir qu'un casque jet à écran ou un petit intégral et un vêtement de pluie. Dommage, car les poignées chauffantes livrées en série se sont montrées efficaces, le matin, à la fraîche, tandis que la consommation moyenne de l'ordre de 5 litres aux 100 kilomètres, augure une autonomie de 200 kilomètres environ avant passage en réserve.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan : Les moyens de ses ambitions

Kymco avait déjà tenté le pari du maxi scooter avec le [My Road 700](#), un modèle déjà très orienté GT, pourvu d'un bon moteur, mais de qualités inégales. Mais oubliez cela : le nouveau AK 550 est autrement plus homogène ! Ce premier essai nous a permis d'apprécier la qualité de sa conception, au même titre que sa mise au point. A ce niveau, il semble évident que Kymco a tiré le meilleur parti de sa collaboration avec BMW pour développer son propre maxi scooter AK 550 et savoir ainsi dans quelles directions travailler. De là à dire que la nouveauté Taiwanaise est meilleure que ses cousins germaniques, il n'y a qu'un pas...

Mais il faut bien aussi remarquer que Kymco a encore fort à faire pour se battre sur ce segment "premium", au niveau de son réseau plus habitué à traiter du bas et milieu de gamme pour le moment, mais aussi en matière de service, des offres de financement par exemple, de la gestion des accessoires, etc. Mais affiché à 9 890 Euros (au 12/04/17), éligible à la catégorie A2 et fort d'un package d'équipements satisfaisant en série (poignées chauffantes, deux cartographies moteur, application Noodoe unique sur le marché), le Kymco AK 550 présente déjà de très sérieux arguments face à tous ses concurrents installés de longue date. Attention, à partir de mai 2017, il va falloir compter avec lui...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- Qualité de fabrication
- Performances satisfaisantes
- Agrément et sonorité moteur
- Partie-cycle très saine
- Rapport prix / prestations
- Protection moyenne
- Selle ferme
- Volume de coffre insuffisant
- Lisibilité et utilisation des instruments

Kymco AK 550 : Pratique

Prix : 9 890 Euros au 12/04/17

Disponibilité : début mai 2017

Coloris : noir mat, gris

Garantie : 2 ans, pièces et MO, kilométrage illimité

Homologation : Permis A et A2, Euro 4

Lieu de fabrication : Taiwan

Post-scriptum : Par Christophe Le Mao, photos Kymco