

# Sportief paradepaard





Stoere neus met LED koplampen

Na de onthulling eind 2016 op de Eicma in Milaan kwam een einde aan een reeks geruchten die al langer de ronde deden. De Kymco AK550 werd gelanceerd, een model dat een vuist moet gaan maken tegen het geweld van de supersport scooter met een bijna iconische status, de Yamaha TMAX. En wie het voorzien heeft om een graantje van deze markt van sportscooters mee te willen pikken zal van goeden huize moeten komen. Het merk uit Japan heeft voorsnog het alleenrecht en het is tot nu toe niemand gelukt Yamaha van z'n troon te stoten. Al moeten we eerlijk zeggen dat geen enkel merk ooit een serieuze poging heeft ondernomen, tot nu!

**ONTWIKKELING**

Het zal je niet ontgaan zijn dat Kymco grote plannen heeft voor de toekomst en dat het menens is. Een merk dat halverwege de jaren '90 nog met modellen als de DJ 50 en Dink 50 floreerde, maar inmiddels is uit-

**KYMCO AK550**

Motor	1 cilinder, 4-takt 4 kleppen
	550 cc injectie
Vermogen	39,3kW (53,4pk) bij 7.500rpm
Koppel	55,6Nm bij 5.500rpm
Gewicht	227kg
Tankinhoud	12,5L
Remmen voor	schijf (ABS)
Remmen achter	schijf (ABS)
Banden voor	120/70-15
Banden achter	160/60-15
Afmetingen	2.165 x 795 x 1.400
Kleuren	zwart, zilver
Prijs NL/BE	€,-* / 9.890,-
Importeur NL/BE	Kybe / kymcolux
Website NL/BE	kymco.nl / kymcolux.com

\*Inclusief alle onvermijdbare kosten



Diverse functies waaronder handvatverwarming



Handrem is handig

modellen gelanceerd met in 2016 nog de X-Town 125 en daarvoor de Downtown 125/350 en K-XCT 125. Met de in 2015 gelanceerde Downtown liet Kymco al zien dat het in staat is producten te maken die in geen enkel opzicht onder doen voor de concurr-

na. De Xciting 400 was tot voor kort de meest sportieve broeder uit de familie, de AK 550 neemt dit stokje nu over. De oplettende lezer zal wellicht denken, waarom wordt er niet gesproken over Kymco's parade-paardje, de Myroad 700? Ik denk dat we dit model mogen scharen tussen modellen waarvan iedereen weet dat ze niet gebracht hadden wat er van ze werd verwacht. De Myroad was te groot, te zwaar en daardoor ondergemotoriseerd waardoor je het idee had met een zee-tanker onderweg te zijn. Wij vergeten hem liever en velen met ons. We vinden hem dan ook niet langer in de prijslijsten van de importeurs.

→ **De AK550 moet een vuist gaan maken tegen het geweld uit Japan**

gegroeid tot een volwassen speler dat zich op scootergebied kan meten met de 'grote' merken uit Europa en Japan. In rap tempo worden nieuwe

rentie. Wij reden het model een jaar lang met veel plezier en zonder een enkel mankement. Lees de langeduur-testverslagen van ons er maar op



Corsica is schitterend en dan met name in het voorjaar...

**NIEUWE KLASSE**

Het is duidelijk dat Kymco de TMAX als benchmark heeft neergezet en er werd letterlijk begonnen vanaf een leeg vel papier. Niet alleen het frame, ook de ophanging, het motorblok en het design werd compleet nieuw ontworpen. Geen enkel onderdeel is ook herkenbaar van een ander model uit het Kymco gamma. Het frame werd volledig opgetrokken uit aluminium en zodanig ontwikkeld dat een 50/50 gewichtsverhouding werd gerealiseerd. Aan de voorzijde is een upside down voorvork gemonteerd en aan de achterzijde een instelbare veer die vrijwel horizontaal is

gemonteerd op de achterbrug. Voor het betere remwerk shopte het merk bij Brembo voor een indrukwekkend stel radiaalremmen met dubbel-zuiger remklauwen op schijven zo

laatste versie 9.1. Een nog grotere uitdaging werd het motorblok dat niet alleen indrukwekkende prestaties moet gaan leveren, maar voor de 'petrolheads' onder ons ook nog

tweecilinder 4 takt injectie met 4 kleppen per cilinder (dry sump) ziet het levenslicht onder de AK550. Deze motor voldoet uiteraard ook aan de Euro 4 norm, die geldt voor nieuw te lanceren motoren en scooters. Opvallend aan dit motorblok is het vermogen van 53,4 pk aan het achterwiel waardoor hij in standaardtrim niet voldoet aan de eis voor het A2 rijbewijs, maar daarover later meer.

→ **Een smart key volstaat om weg te kunnen rijden**

groot als boerenpannenkoeken. Aan de achterzijde een reguliere remklauw uit de 'eigen' schappen. Dit alles gecombineerd met een Bosch ABS systeem van de aller-

eens lekker moet gaan klinken. Op de vraag van ons aan Kymco of het blok van de Myroad 700 als basis werd genomen kwam snel een helder en luid antwoord, 'NEE'. De 550cc

**SCHOONHEID OP CORSICA**  
Wie de historie van Corsica kent weet dat Corsica het geboorteeiland is geweest van Napoleon. Hij verliet het eiland op z'n negende verjaardag



De uitzichten zijn adembenemend, het eiland is een aanrader



Diverse opbergmogelijkheden en USB aansluiting



Verstelbare ruggensteun



Een TFT scherm met smartphone koppeling



om zich op het vaste land te vestigen. De schoonheid van het eiland was reden voor Kymco om er de introductie van de AK550 en de New Like 125 te organiseren. Met een kleine twee uur vliegen vanaf de luchthaven Lille begeef je je in een geheel andere wereld. Corsica was tot 1991 een van de regio's van Frankrijk. Vanaf 14 mei 1991 vormt het eiland de Collectivité territoriale de Corse en heeft het een speciale status binnen de Franse Republiek, waardoor het meer macht heeft dan de regio's op het vasteland. Corsica ligt tussen het Italiaanse eiland Sardinië en Ligurië op het vaste-

land van Italië. Het ligt 175km ten zuiden van het Franse vasteland met Nice, 80km ten westen van Italië en maar 12km van Sardinië. Het eiland is 8690km<sup>2</sup> groot en is daarmee het grootste eiland van Frankrijk en heeft ongeveer 320.000 inwoners.

**GELIJKENIS**

Of we het nu willen of niet, de TMAX is het uitgangspunt geweest bij de ontwikkeling van de AK550 en eerlijk gezegd zie je dat aan alles. Niet alleen het design, ook bij het motorblok hebben ze goed gekeken naar wat de Japanners hebben neergezet. En als we dan 'face to face' staan

met de AK550 kunnen we zonder meer zeggen dat het wat design betreft in ieder geval geslaagd is. We zien twee imposante LED koplampen met daarnaast een LED balk. Ook de achterzijde kent een fraaie LED balk die in een soort omgekeerde 'U vorm' is geplaatst. Het lijnenspel is scherp en kent een brede middentunnel waaronder de benzinetank (12,5L) huist. De uitlaat steekt schuin naar boven, als een dubbelloops jachtgeweer. Het dashboard bestaat uit 3 delen met in het middelste gedeelte het LCD scherm en links en rechts het digitale gedeelte. Het middelste LCD scherm kan gekop-

peld worden aan je mobiele telefoon en Kymco heeft dit systeem gelanceerd als Noodoe. Kortweg betekent het dat je het middelste scherm kunt personaliseren met afbeeldingen en kleuren. Daarbij kan je ook diverse apps weergeven op het scherm tijdens het rijden. Het Noodoe systeem geeft je veel mogelijkheden en we zullen het op nog meer modellen tegekomen, waaronder de New Like 125. Een sleutel om te starten is niet langer meer nodig, een smart key volstaat om weg te kunnen rijden.

**SMART KEY**

Na ontvangst van de smart key lopen



Dikke Brembo's sieren het voorwiel

we richting de AK550 die vandaag van ons is. Na een korte uitleg is het tijd om de motoren te starten. De schakelaar waarmee je het con-

→ **De vertraging van de Brembo's is indrukwekkend**

tact aanzet (en meerdere functies bedient) werkt niet direct intuïtief. Elke keer als ik hem wil starten lukt het mij niet om het contact 'aan' te krijgen. Overigens heb ik daar aan het einde van de dag geen problemen meer mee, maar het vraagt even wat gewenning. Ok, het contact staat aan, de startknop kan ingedrukt worden. Uit de dikke uitlaat komen donkere klanken en de 2cilinder loopt erg mooi rond. Voor mij prijkt een zeer kleurrijk dashboard met aan de linkerzijde veel functies waaronder de bandenspanning, actueel verbruik, gemiddeld verbruik, totale afstand, tripmeter en toerenteller. Aan de rechterzijde indicatie voor benzinevoorraad, temperatuur, en indicatie voor handvatverwarming (3 standen), dat overigens standaard is. Zowel aan de linker als rechterzijde van de meter vinden we twee LED strips die middels een kleur (blauw of geel) aangeeft in welke

modus de motor staat. De gewone modus of de regenmodus. Uiteraard zetten wij hem in de normale modus waarbij de motor zijn volledige (39,3kW) 53,4pk levert. In de regenmodus levert het blok een nog altijd forse 47pk.

**IMPOSANT**

Met een gangetje van zo'n 20km/u rijden we het lange pad af richting de grote weg die ons richting het bergachtige gebied van Corsica zal brengen. Voor ons staan zo'n 200 mooie kilometers die afgewisseld worden door fors bochtenwerk met hoge snelheden en wat rustige kilometers door vele slapende dorpjes. Eenmaal 'op het gas' gaat de AK550 met grote stappen vooruit, nergens een hikje of schokje, nee, lineair tot aan de begrenzer, die we overigens niet hebben aangetikt. De gasrespons is vrij direct, nerveus zouden we het niet direct noemen, maar het komt wel dicht in de buurt. Vanaf 0 naar 100km/u klokten we de Kymco op 5,9 seconden en dat is zeker rap te noemen. De zitpositie is prima voor elkaar en het ook het zadel zit na 200km nog altijd goed. Met een lengte van 1,85m zit ik in ieder geval comfortabel en redelijk uit de wind. De middentunnel is breed en vraagt wel veel voetenruimte, maar goed, die grote tweecilinder heeft natuurlijk wel wat ruimte nodig. Theoretisch moet het met de remmen allemaal wel snor zitten, maar wat betekent dit in de praktijk? De remhendels



Kymco monteert fijne Metzeler banden



Uit deze uitlaat komen mooie klanken

zijn overigens meervoudig instelbaar zodat ook kleinere handen de hendels goed kunnen bedienen. De vertraging van de Brembo's is indrukwekkend en hard remmen resulteerde niet in een acuut ingrijpen

weg en dan is ruim 53pk op het achterwiel net iets teveel van het goede. Om eerlijk te zijn was de voorvering van de Downtown 350 niet het allerbeste onderdeel van de scooter, maar de upside down voorvork van

→ **De AK550 wordt als één model geleverd met een volledige uitrusting**

van het ABS. Keer op keer is de vertraging perfect en zelfs vanaf hogere snelheden (+140km/u) gaat het zonder protest. Jammer is wel dat ESP ontbreekt. Meerdere malen vertrokken we vanaf een zanderige

de AK550 laat dit volledig achter zich. Grotendeels weet de voor- en achtervering alle oneffenheden weg te poetsen, enkel wanneer het echt slecht wordt, merken we dat het hard wordt doorgegeven. Als ik terugdenk aan de laatste test met de TMAX merk ik dat deze scooter iets meer op comfort is ingesteld, hoe gek het ook klinkt. De Kymco waarmee wij hebben gereden is voorzien van Metzeler banden (type Feelgood). Ze bieden ontzettend veel grip en het zijn uiterst fijne banden die in staat zijn tot extreme bochtsnelheden. Laten we hopen dat Kymco deze banden ook op de komende productieversies zal gaan monteren.

**TEGENSTREVER...**

Na een dikke 200km stappen we van de Kymco en maken we middels een schakelaar het zadel open. En net toen we de TMAX bijna waren vergeten, werd ik weer geconfronteerd met zijn Japanse tegenstrever. Het



Een jethelm en integraalhelm zouden moeten passen



Snaaraandrijving



Ook achter vinden we volledig LED



Even een café americano...



Zomaar langs de weg...

zadel gaat namelijk op precies dezelfde wijze open. Volgens de mannen van Kymco passen er een integraalhelm en jethelm onder, maar dat moeten wij eerst nog even zien. Een LED lampje om de opbergruimte te verlichten ontbreekt overigens niet. Net als een USB-aansluiting in het handschoenenkastje. Aan luxe verder geen gebrek want ook handvatverwarming wordt standaard op de AK550 geleverd. Kymco hanteert geen tactiek van drie verschillende uitvoeringen. Nee, de AK550 wordt

als één model geleverd met altijd een volledige uitrusting.

### CONCLUSIE

De grote vraag was natuurlijk of de AK550 een slap aftreksel is van de alom geprezen Yamaha TMAX. Het antwoord is volmondig, nee! Zonder enige twijfel kunnen we stellen dat Kymco met de introductie van de AK550 een indrukwekkende prestatie heeft geleverd. We zijn zeer enthousiast over het design, de sportieve rijeigenschappen, het

remsysteem en de uiterst fijne 2cilinder die in de praktijk ook nog eens zuinig bleek. We scoorden een testverbruik over 200km van 9,2L. Oftewel 4,6L/100km (1 op 21,7L) zijn prima waarden voor een scooter uit deze klasse. Iets minder enthousiast zijn we over de afleesbaarheid van het dashboard. Vooral wanneer de zon er op gericht staat is het slecht afleesbaar. Vreemd genoeg hadden de eerste productieviesies er veel minder last van. Kymco verzekert ons dat hieraan gewerkt wordt. Met

een vanafprijs van €9.890,- in België (NL € ?) wil Kymco concurreren met de duurste versie van de TMAX DX 530 (€13.395,-) zodat het verschil substantieel is. Of het voldoende is om kopers richting een Kymco dealer te dirigeren zal de tijd moeten uitwijzen. Aan de scooter ligt het in ieder geval niet, dat hebben wij op Corsica zelf kunnen ervaren. Twee keer raden welke vergelijkingstest bij ons op de planning staat... x

